

ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS PEMBANGUNAN PASAR SENTRAL TERHADAP KINERJA LALU LINTAS DI JALAN SAM RATULANGI KABUPATEN BULUKUMBA

Qadriathi Dg Bau
PTSP Fakultas Teknik
Universitas Negeri Makassar
Penulis Korespondensi
qadriathi.dg.bau@unm.ac.id

Abstract

Changes in the designation of areas to become activity centers, whether in the form of commercial services or services to communities in urban or rural areas, will affect the spatial structure in the development areas of these activity centers. The aim of this research is to evaluate the impact of the construction of the Bulukumba Central Market, in Bulukumba Regency, on traffic performance on Jalan Sam Ratulangi, where the market is located. Evaluations are carried out both during construction and when the market is operating. Traffic observations in this study were carried out using observation techniques, namely by taking field data directly. The surveys carried out include vehicle volume surveys, road capacity surveys, side friction surveys, and road geometry surveys, which are then analyzed using the calculation methods contained in the Indonesian Road Capacity Manual. This research shows that the construction of the Bulukumba Central Market, during construction and after operation, can disrupt traffic flow on Jalan Sam Ratulangi, Bulukumba, so it requires good traffic management.

Keywords: traffic; traffic performance; traffic volume; road capacity; service level

Abstrak

Perubahan peruntukan kawasan yang berubah menjadi pusat-pusat kegiatan, baik yang bersifat jasa komersial maupun pelayanan kepada masyarakat di perkotaan atau di pedesaan akan memengaruhi struktur ruang di kawasan pembangunan pusat kegiatan tersebut. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi dampak pembangunan Pasar Sentral Bulukumba, di Kabupaten Bulukumba, terhadap kinerja lalu lintas di Jalan Sam Ratulangi, tempat pasar itu berada. Evaluasi dilakukan baik pada saat konstruksi maupun saat pasar beroperasi. Pengamatan lalu lintas pada studi ini dilakukan dengan teknik observasi, yaitu dengan mengambil data lapangan secara langsung. Survei yang dilakukan meliputi survei volume kendaraan, survei kapasitas jalan, survei hambatan samping, serta survei geometri jalan, yang kemudian dianalisis dengan menggunakan metode perhitungan yang terdapat pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan Pasar Sentral Bulukumba, pada masa konstruksi maupun setelah operasional, dapat mengganggu arus lalu lintas di Jalan Sam Ratulangi, Bulukumba, sehingga diperlukan penanganan dengan manajemen lalu lintas yang baik.

Kata-kata kunci: lalu lintas; kinerja lalu lintas; volume lalu lintas; kapasitas jalan; tingkat pelayanan

PENDAHULUAN

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas menyatakan bahwa setiap kegiatan pembangunan maupun pengembangan bangunan wajib

melampirkan dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) sesuai dengan kriterianya. Andalalin adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas akibat pembangunan pusat kegiatan, pemukiman, dan infrastruktur, yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas. Andalalin juga digunakan sebagai pemenuhan syarat untuk mendapatkan Izin Mendirikan Bangunan (IMB). Sejak hadirnya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, IMB diubah menjadi Persetujuan Bangunan Gedung (PBG), yang tetap mempersyaratkan adanya kajian lalu lintas terhadap bangunan yang dianggap menimbulkan dampak terhadap kondisi lalu lintas sesuai tingkatannya.

Pada dokumen Andalalin dilakukan perhitungan besaran dampak yang timbul akibat pembangunan pusat kegiatan. Pusat kegiatan yang baru akan menimbulkan bangkitan lalu lintas dan memengaruhi lalu lintas yang ada di sekitar pusat kegiatan baru tersebut. Perubahan struktur tata ruang wilayah juga memengaruhi pola perjalanan, yang pada akhirnya memberikan tekanan pada jaringan jalan yang ada di wilayah tersebut. Perubahan peruntukan kawasan yang berubah menjadi pusat-pusat kegiatan, baik yang bersifat jasa komersial maupun pelayanan kepada masyarakat di perkotaan atau pedesaan, akan memengaruhi struktur ruang di kawasan pembangunan pusat kegiatan tersebut (Bau et al., 2021).

Pasar merupakan elemen ekonomi yang dapat mewujudkan kemaslahatan dan kesejahteraan hidup manusia (Toni, 2013). Di sisi lain, dampak pembangunan pasar adalah mengganggu arus lalu lintas. Pasar merupakan tempat bertemunya penjual dan pembeli untuk melaksanakan transaksi, sarana interaksi sosial budaya masyarakat, dan pengembangan ekonomi masyarakat (Kementerian Dalam Negeri, 2007).



Gambar 1 *Site Plan* Pasar Sentral Bulukumba

Salah satu pasar induk yang ada di Kabupaten Bulukumba adalah Pasar Sentral Bulukumba. Pada perkembangannya, kondisi fisik dan lingkungan Pasar Sentral Bulukumba

saat ini cukup memprihatinkan, dengan kondisi fisik atau kondisi bangunan pasar tersebut sudah tidak layak. Demikian pula sebagai akibat belum optimalnya penataan pasar tersebut, seiring dengan meningkatnya jumlah penjual atau pedagang maupun pembeli atau pengunjung, area distribusi barang dan sirkulasi pembeli di dalam pasar sudah semakin padat. Demikian pula lain area bagi pejalan kaki atau pembeli yang semakin habis digunakan untuk lokasi berjualan, sehingga hal ini menambah kesemrawutan pasar tersebut. Oleh karena itu, Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba akan melakukan pembangunan Pasar Sentral, dengan mengubah seluruh konstruksi pasar yang sudah lama digunakan masyarakat tersebut. Pembangunan pasar ini diduga dapat mengganggu kinerja arus lalu lintas di sekitarnya. Oleh karena itu, pembangunan pasar ini perlu memperlihatkan dampak yang ditimbulkan, baik saat konstruksi maupun saat operasional.

Tujuan penelitian ini untuk mengevaluasi dampak pembangunan Pasar Sentral Bulukumba terhadap kinerja lalu lintas di Jalan Sam Ratulangi, Bulukumba. Jalan ini merupakan jalan yang berada di depan Pasar Sentral Bulukumba tersebut. Kajian pada penelitian ini dilakukan baik untuk saat konstruksi maupun saat operasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan teknik observasi, yaitu teknik pengambilan data lapangan secara langsung, baik berupa pengamatan atau 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.



Gambar 2 Kondisi Ruas Jalan Sam Ratulangi

Karakteristik arus lalu lintas merupakan hubungan atau interaksi antara pengemudi, kendaraan, dan lingkungan atau jalan. Diperlukan parameter yang dapat menunjukkan kinerja ruas jalan atau yang dipakai untuk desain (Ishak, 2016; Bau et al., 2024).

Pengamatan langsung di lokasi kajian dilakukan 5 kali dalam seminggu, yaitu pada Hari Senin, Hari Rabu, Hari Jumat, Hari Sabtu, dan Hari Minggu. Jenis kendaraan bermotor yang melewati ruas Jalan Sam Ratulangi dikelompokkan ke dalam tiga jenis kendaraan, yaitu *Motor Cycle* (MC), *Light Vehicle* (LV), dan *Heavy Vehicle* (HV). Pada penelitian ini kinerja lalu lintas dilakukan dengan survei volume kendaraan, survei kapasitas jalan, survei hambatan samping, serta survei geometri jalan, yang kemudian dianalisis dengan menggunakan metode perhitungan yang terdapat pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 (Ditjen Bina Marga, 1997).

Tipe ruas Jalan Sam Ratulangi adalah jalan empat lajur dua arah dengan pembatas (4/2 D), lebar badan jalan sekitar 5,8 m/jalur, bahu jalan sekitar 3,5 m, dan median selebar 0,40 m. Jalan Sam Ratulangi memiliki status sebagai jalan nasional, yang menghubungkan Kabupaten Bulukumba dengan Kabupaten Sinjai, sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 13 Tahun 2001 tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Sulawesi. Jenis data primer yang digunakan pada studi ini meliputi volume kendaraan, kecepatan kendaraan, dan karakteristik jalan, sedangkan data sekunder yang digunakan adalah data pertumbuhan kendaraan. Tahapan penelitian ini terdiri atas: (1) pengumpulan data primer dan data sekunder; (2) pengolahan data; dan (3) analisis kinerja lalu lintas dengan MKJI 1997.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kapasitas Ruas Jalan Aktual

Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung arus atau volume lalu lintas yang ideal dalam satuan waktu tertentu, yang dinyatakan dalam jumlah kendaraan yang melewati potongan jalan dalam satu jam (kend/jam). Bila mempertimbangkan berbagai jenis kendaraan yang melalui suatu jalan, digunakan satuan mobil penumpang (smp) per jam atau smp/jam sebagai satuan kapasitas jalan. Rumus untuk menghitung kapasitas jalan adalah (Ditjen Bina Marga, 1997):

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \quad (1)$$

dengan:

C = Kapasitas (smp/jam);

C_o = Kapasitas dasar (smp/jam);

FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalan;

FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisah arah;

FC_{sf} = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb;

FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota.

Perhitungan kapasitas jalan mempertimbangkan faktor penyesuaian untuk lebar lajur lalu lintas, pemisahan arah, dan hambatan samping. Berdasarkan data dimensi dan kondisi ruas jalan dapat ditentukan besarnya kapasitas ruas Jalan Sam Ratulangi. Kapasitas dasar ruas Jalan Sam Ratulangi, dengan tipe jalan 4/2 D, adalah 1.650 smp/jam. Faktor penyesuaian lebar lajur adalah 0,88, faktor penyesuaian pemisah arah adalah 1,00 (50–50), dan penyesuaian hambatan samping adalah 1 (hambatan samping rendah). Dengan demikian, kapasitas ruas Jalan Sam Ratulangi dapat ditentukan, yaitu 1.452 smp/jam.

Volume Lalu Lintas

Pengumpulan dan pengolahan data volume lalu lintas pada Jalan Sam Ratulangi, untuk masing-masing jenis kelompok kendaraan, dilakukan pada pukul 07.00 WITA sampai dengan pukul 18.00 WITA, pada hari-hari yang telah direncanakan. Berdasarkan penyesuaian kendaraan terhadap satuan mobil penumpang, data volume lalu lintas selama masa pengamatan disusun berdasarkan dua jalur, yaitu Kota–Caile (Utara ke Selatan) dan Caile–Kota (Selatan ke Utara).

Volume Lalu Lintas Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan pada Hari Kerja

Rekapitulasi hasil perhitungan arus lalu lintas untuk jalur Kota–Caile (Utara ke Selatan) berdasarkan empat waktu pengamatan selama 11 jam disajikan pada Tabel 1. Pada Tabel 1 ditunjukkan volume lalu lintas jalur Kota–Caile (Utara ke Selatan) Jalan Sam Ratulangi pada hari kerja, yang mencapai jam puncak pada pukul 14.00 WITA hingga pukul 15.00 WITA, dengan nilai volume lalu lintas sebesar 618 smp/jam. Pergerakan ini dipengaruhi oleh tingginya mobilisasi pada jam pergi kerja dari arah Utara ke Selatan. Para pengalju umumnya orang yang beraktivitas di pusat kota, baik bekerja atau melakukan kegiatan perdagangan dan jasa juga pendidikan.

Tabel 1 Volume Lalu Lintas Arah Utara ke Selatan pada Hari Kerja

Periode Waktu	Volume Per Jenis Kendaraan (smp/jam)			Volume Lalu Lintas (V) (smp/jam)
	MC	LV	HV	
07.00-08.00	199	62	27	288
08.00-09.00	312	68	29	409
09.00-10.00	323	81	35	439
10.00-11.00	328	86	37	451
11.00-12.00	355	112	59	526
12.00-13.00	330	104	45	479
13.00-14.00	360	79	34	473
14.00-15.00	440	129	49	618
15.00-16.00	232	76	33	341
16.00-17.00	167	119	51	337
17.00-18.00	440	63	27	530

Volume Lalu Lintas Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan pada Hari Libur

Pada hari libur, arus lalu lintas menunjukkan kecenderungan semakin tinggi di pagi hari menjelang siang hari, yaitu pukul 14.00 WITA hingga pukul 15.00 WITA, dengan volume kendaraan sebesar 629 smp/jam, seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2. Volume pergerakan ini dipengaruhi oleh tingginya mobilisasi dari arah Caile ke Kota.

Tabel 2 Volume Lalu Lintas Arah Utara ke Selatan pada Hari pada Hari Libur

Periode Waktu	Volume Per Jenis Kendaraan (smp/jam)			Volume Lalu Lintas (V) (smp/jam)
	MC	LV	HV	
07.00-08.00	252	56	14	322
08.00-09.00	328	78	19	425
09.00-10.00	326	89	25	440
10.00-11.00	399	91	35	525
11.00-12.00	158	92	36	286
12.00-13.00	465	90	29	584
13.00-14.00	472	92	27	591
14.00-15.00	512	89	28	629
15.00-16.00	322	93	30	445
16.00-17.00	276	88	28	392
17.00-18.00	199	89	33	321

Volume Lalu Lintas Jalan Sam Ratulangi Arah Selatan ke Utara pada Hari Kerja

Pada hari kerja, arus lalu lintas untuk Jalan Sam Ratulangi dari Arah Selatan ke Utara (Caile–Kota) selama 11 jam, yaitu dari pukul 07.00 WITA hingga pukul 18.00 WITA, disajikan pada Tabel 3. Pada kondisi ini, volume lalu lintas mencapai jam puncak pada pukul 16.00 WITA hingga pukul 17.00 WITA, dengan volume lalu lintas sebesar 619 smp/jam.

Tabel 3 Volume Lalu Lintas Arah Selatan ke Utara pada Hari pada Hari Kerja

Periode Waktu	Volume Per Jenis Kendaraan (smp/jam)			Volume Lalu Lintas (V) (smp/jam)
	MC	LV	HV	
07.00-08.00	222	68	29	319
08.00-09.00	298	81	35	414
09.00-10.00	299	86	37	422
10.00-11.00	342	112	59	513
11.00-12.00	313	104	45	462
12.00-13.00	354	79	34	467
13.00-14.00	278	101	59	438
14.00-15.00	330	99	45	474
15.00-16.00	360	79	34	473
16.00-17.00	441	129	49	619
17.00-18.00	232	76	33	341

Volume Lalu Lintas Jalan Sam Ratulangi Arah Selatan ke Utara pada Hari Libur

Pada hari libur, arus lalu lintas Di Jalan Sam Ratulangi cenderung semakin tinggi menjelang siang hari, yaitu dimulai pukul 11.00 WITA hingga pukul 12.00 WITA. Volume lalu lintas pada jam puncak ini mencapai 694 smp/jam (lihat Tabel 4).

Rasio V/C Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan

Rasio V/C merupakan perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas suatu ruas jalan, yang menunjukkan tingkat pelayanan dan kinerja ruas jalan tersebut. Nilai-nilai Rasio V/C Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan dan pada Hari Kerja dan Hari Libur disajikan pada Tabel 5 dan Tabel 6. Pada hari kerja dan hari libur, Rasio V/C jalur Sam Ratulangi Arah Utara Ke Selatan (Kota–Caile) yang tertinggi adalah 0,43 dan yang terendah adalah 0,20.

Tabel 4 Volume Lalu Lintas Arah Selatan ke Utara pada Hari pada Hari Libur

Periode Waktu	Volume Per Jenis Kendaraan (smp/jam)			Volume Lalu Lintas (V) (smp/jam)
	MC	LV	HV	
07.00-08.00	158	92	36	286
08.00-09.00	219	90	29	338
09.00-10.00	353	99	27	479
10.00-11.00	312	86	37	435
11.00-12.00	523	112	59	694
12.00-13.00	445	104	45	594
13.00-14.00	360	102	34	496
14.00-15.00	354	129	49	532
15.00-16.00	342	112	59	513
16.00-17.00	313	104	45	462
17.00-18.00	112	30	13	155

Tabel 5 Rasio V/C Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan pada Hari Kerja

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Rasio V/C
07.00-08.00	288	1.452	0,20
08.00-09.00	409	1.452	0,28
09.00-10.00	439	1.452	0,30
10.00-11.00	451	1.452	0,31
11.00-12.00	526	1.452	0,36
12.00-13.00	479	1.452	0,33
13.00-14.00	473	1.452	0,33
14.00-15.00	618	1.452	0,43
15.00-16.00	341	1.452	0,23
16.00-17.00	337	1.452	0,23
17.00-18.00	530	1.452	0,37

Tabel 6 Rasio V/C Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan pada Hari Libur

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Rasio V/C
07.00-08.00	322	1.452	0,22
08.00-09.00	425	1.452	0,29
09.00-10.00	440	1.452	0,30
10.00-11.00	525	1.452	0,36
11.00-12.00	286	1.452	0,20
12.00-13.00	584	1.452	0,40
13.00-14.00	591	1.452	0,41
14.00-15.00	629	1.452	0,43
15.00-16.00	445	1.452	0,31
16.00-17.00	392	1.452	0,27
17.00-18.00	321	1.452	0,22

Rasio V/C Jalan Sam Ratulangi Arah Selatan ke Utara

Tabel 7 dan Tabel 8 menunjukkan nilai rasio V/C tertinggi adalah 0,43 pada hari kerja dan 0,48 pada hari libur. Hal ini menunjukkan bahwa lalu lintas dari arah Selatan ke Utara mempunyai arus yang stabil, kecepatan dipengaruhi lalu lintas, dan volume sesuai untuk jalur kota tetapi sudah cenderung mendekati arus tidak stabil.

Tabel 7 Rasio V/C Jalan Sam Ratulangi Arah Selatan ke Utara pada Hari Kerja

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Rasio V/C
07.00-08.00	319	1.452	0,22
08.00-09.00	414	1.452	0,29
09.00-10.00	422	1.452	0,29
10.00-11.00	513	1.452	0,35
11.00-12.00	462	1.452	0,32
12.00-13.00	467	1.452	0,32
13.00-14.00	438	1.452	0,30
14.00-15.00	474	1.452	0,33
15.00-16.00	473	1.452	0,33
16.00-17.00	618	1.452	0,43
17.00-18.00	341	1.452	0,23

Tabel 8 Rasio V/C Jalan Sam Ratulangi Arah Selatan ke Utara pada Hari Libur

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	Kapasitas (C) (smp/jam)	Rasio V/C
07.00-08.00	286	1.452	0,20
08.00-09.00	338	1.452	0,23
09.00-10.00	479	1.452	0,33
10.00-11.00	435	1.452	0,30
11.00-12.00	694	1.452	0,48
12.00-13.00	594	1.452	0,41
13.00-14.00	496	1.452	0,34
14.00-15.00	532	1.452	0,37
15.00-16.00	513	1.452	0,35
16.00-17.00	462	1.452	0,32
17.00-18.00	155	1.452	0,11

Kinerja Ruas Jalan pada Masa Konstruksi dan pada Masa Operasional

Analisis kinerja lalu lintas terhadap pembangunan Pasar Sentral juga dilakukan untuk kondisi mendatang. Analisis ini dilakukan setelah lima tahun pasar beroperasi, yaitu tahun 2028. Keberadaan Pasar Sentral diprediksi akan memengaruhi kinerja jalan di sekitarnya. Penyesuaian terhadap nilai volume kendaraan pada kondisi mendatang adalah dengan menggunakan nilai pertumbuhan kendaraan per tahun. Tabel 9 dan Tabel 10 berisi proyeksi untuk lima tahun ke depan setelah Pasar Sentral beroperasi. Terlihat bahwa terjadi perubahan yang berarti pada tingkat pelayanan jalan pada tahun 2028.

Tabel 9 Kinerja Ruas Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan pada Hari Kerja

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	Rasio V/C Tahun 2028	ITP 2028	ITP 2023
07.00-08.00	404	0,28	B	B
08.00-09.00	574	0,40	C	B
09.00-10.00	616	0,42	C	B
10.00-11.00	633	0,44	C	B
11.00-12.00	738	0,51	C	B
12.00-13.00	672	0,46	C	B
13.00-14.00	663	0,46	C	B
14.00-15.00	867	0,60	C	C
15.00-16.00	478	0,33	B	B
16.00-17.00	473	0,33	B	B
17.00-18.00	743	0,51	C	B

Tabel 10 Kinerja Ruas Jalan Sam Ratulangi Arah Utara ke Selatan pada Hari Libur

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	Rasio V/C Tahun 2028	ITP 2028	ITP 2023
07.00-08.00	452	0,31	B	B
08.00-09.00	596	0,41	C	B
09.00-10.00	617	0,43	C	B
10.00-11.00	736	0,51	C	B
11.00-12.00	401	0,28	B	B
12.00-13.00	819	0,56	C	C
13.00-14.00	829	0,57	C	C
14.00-15.00	882	0,61	C	C
15.00-16.00	624	0,43	C	B
16.00-17.00	550	0,38	B	B
17.00-18.00	450	0,31	B	B

Tabel 11 Kinerja Ruas Jalan Sam Ratulangi Arah Selatan ke Utara pada Hari Kerja

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	RasioV/C Tahun 2028	ITP 2028	ITP 2023
07.00-08.00	447	0,31	B	B
08.00-09.00	581	0,40	C	B
09.00-10.00	592	0,41	C	B
10.00-11.00	720	0,50	C	B
11.00-12.00	648	0,45	C	B
12.00-13.00	655	0,45	C	B
13.00-14.00	614	0,42	C	B
14.00-15.00	665	0,46	C	B
15.00-16.00	663	0,46	C	B
16.00-17.00	867	0,60	C	C
17.00-18.00	478	0,33	C	B

Tabel 12 Kinerja Ruas Jalan Sam Ratulangi Arah Selatan ke Utara pada Hari Libur

Waktu Pengamatan	Volume Lalin (V) (smp/jam)	Rasio V/C Tahun 2028	ITP 2028	ITP 2023
07.00-08.00	401	0,28	B	B
08.00-09.00	474	0,33	B	B
09.00-10.00	672	0,46	C	B
10.00-11.00	610	0,42	C	B
11.00-12.00	973	0,67	C	C
12.00-13.00	833	0,57	C	C
13.00-14.00	696	0,48	C	B
14.00-15.00	746	0,51	C	B
15.00-16.00	720	0,50	C	B
16.00-17.00	648	0,45	C	B
17.00-18.00	217	0,15	C	A

Berdasarkan data pada Tabel 11 dan Tabel 12, diperoleh informasi bahwa kinerja lalu lintas Jalan Sam Ratulangi untuk masa proyeksi operasional lima tahun, yaitu tahun 2028, cenderung mengalami penurunan tingkat pelayanan. Hal ini berarti bahwa pengoperasian Pasar Sentral akan berdampak signifikan terhadap arus lalu lintas di sekitar jalan tersebut. Untuk mengatasi hal itu, perlu dilakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

KESIMPULAN

Pada studi ini dilakukan evaluasi dampak pembangunan Pasar Sentral Bulukumba terhadap kinerja lalu lintas di jalan tempat pasar tersebut berada, yaitu Jalan Sam Ratulangi, Bulukumba. Evaluasi dilakukan baik pada saat konstruksi maupun pada saat operasional.

Studi ini menunjukkan bahwa pembangunan Pasar Sentral Bulukumba memberi pengaruh yang signifikan terhadap kinerja lalu lintas di Jalan Sam Ratulangi. Pada kurun waktu 5 tahun, saat pasar beroperasi, Tingkat Pelayanan di Jalan Sam Ratulangi cenderung mengalami penurunan yang signifikan dibandingkan dengan kondisi sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Bau, Q.D., Abdullah, S., dan Patunru, I.K.D. 2021. *Kinerja Lalu Lintas Akibat Pengoperasian Pertashop P92506 di Kabupaten Bulukumba*. Jurnal Transportasi, 21 (3): 199–206.
- Bau, Q.D., Abdullah, S., dan Patunru, I.K.D. 2024. *Analisis Pengaruh Lalu Lintas Pengembangan Pasar Tanete Bulukumba terhadap Kondisi Ruas Jalan Poros Bulukumba Sinjai*. Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia), 10 (1): 13–22.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta.
- Ishak. 2016. *Pengaruh Pasar Tradisional terhadap Arus Lalu Lintas: Studi Kasus Pasar Baru Talang Banjar Kota Jambi*. Jurnal Rekayasa Sipil, 13 (1): 13–22.
- Kementerian Dalam Negeri. 2007. *Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 42 Tahun 2007 tentang Pasar Desa*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2001. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2001 tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Sulawesi*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2002. *Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2002 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2011. *Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2020. *Undang-Undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja*. Jakarta.
- Toni, A. 2013. *Eksistensi Pasar Tradisional dalam Menghadapi pasar Modern di Era Modernisasi*. Jurnal Studi Agama, 1 (2): 160–184.