

BAB II

LANDASAN TEORI

II.1. Definisi Pasar

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2007 Tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern. Pasar adalah tempat yang ditetapkan Pemerintah Daerah sebagai tempat bertemunya pihak penjual dan pembeli untuk melaksanakan transaksi dimana proses jual beli terbentuk, yang menurut kelas mutu pelayanan dapat digolongkan menjadi pasar tradisional dan pasar modern dan menurut sifat pendistribusiannya dapat digolongkan menjadi eceran dan pasar perkulakan/grosir. Pengertian pasar tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pasar tradisional adalah pasar yang dibangun dan dikelola oleh pemerintah, swasta, koperasi atau swadaya masyarakat dengan tempat usaha berupa toko, kios, *los/counter*, dan lemprakan yang dimiliki/dikelola oleh pedagang kecil dan menengah dan koperasi dengan usaha skala kecil dan modal kecil, dengan proses jual beli melalui tawar menawar.
2. Pasar modern adalah pasar yang dibangun oleh pemerintah, swasta dan atau koperasi dimana pengelolaannya dilaksanakan secara modern dan mengutamakan pelayanan kenyamanan berbelanja dengan manajemen berada disatu tangan, bermodal relatif kuat dan dilengkapi label yang pasti.

Bangunan pasar adalah semua bangunan didalam pasar dengan bentuk apapun juga. Kios adalah bagian dari bangunan yang satu sama lain dibatasi dengan dinding serta dapat ditutup. Los adalah bagian dari bangunan pasar yang merupakan bangunan beratap, baik dengan penyekat maupun tidak, yang digunakan untuk menjajakan barang-barang dagangan.

II.2. Tipe dan ciri-ciri pasar

Menurut Vagale (1972) dalam Rizon PU (1977), pasar memiliki karakter yang berbeda berdasarkan:

- a. Skala Transaksi (*the scale of transaction*) Skala Kota, adalah pasar yang ruang lingkup transaksinya meliputi wilayah kota.
- b. Skala Wilayah, adalah pasar yang ruang lingkup transaksinya meliputi beberapa lingkungan pemukiman di sekitar pasar tersebut dan barang yang diperdagangkan lebih lengkap dari pada pasar lingkungan.
- c. Skala Lingkungan, adalah pasar yang ruang lingkup pelayanannya meliputi satu lingkungan pemukiman di sekitar pasar tersebut dan jenis barang yang diperdagangkan terutama kebutuhan sehari-hari.

Berdasarkan barang-barang konsumsi yang dibeli untuk dikonsumsi di beberapa wilayah.

- a. Sistem Pengelolaannya (*administration*)
 1. Kelompok (dikelola bersama-sama).
 2. Individu (pedagang eceran).
- b. Periodisasi (*periodicity*)
 1. Siklus musiman
 2. Siklus non musiman
- c. Waktu Operasi (*nature of growth*)
 1. Pasar siang hari. Yang dimaksud dengan pasar siang adalah pasar yang kegiatannya antara pukul 05.00 s.d. 18.00 WIB.
 2. Pasar malam hari. Yang dimaksud dengan pasar malam hari adalah pasar yang kegiatannya antara pukul 18.00 s.d. 05.00 WIB.
 3. Pasar siang malam. Yang dimaksud dengan pasar siang malam adalah pasar yang kegiatannya sepanjang hari.

- d. Kepemilikan Tanah dan Bangunan (*ownership of land and building*)
Kepemilikan tanah dan bangunan adalah Pemerintah, sedangkan pedagang selaku pengguna dengan sistem sewa (membayar retribusi).

Klasifikasi Pasar berdasarkan sifat kegiatan dan jenis dagangan sebagaimana terdiri dari:

1. Pasar eceran adalah pasar yang menjual berbagai jenis barang dalam jumlah kecil misalnya: per ikat, per butir, per buah, per ekor, per kilo dan lain-lain. Universitas
2. Pasar grosir adalah pasar yang menjual berbagai jenis barang dalam jumlah besar misalnya: per kwintal, per ton, per bal, per groos, per lusin dan lain-lain.
3. Pasar induk adalah pasar yang berfungsi sebagai tempat pengumpulan, tempat pelelangan, tempat penyimpanan, tempat penyaluran barang kebutuhan sehari-hari antara lain:
 - a. Pasar induk sayur mayur dan buah-buahan.
 - b. Pasar induk beras.
4. Yang dimaksud dengan Pasar Khusus adalah pasar yang memperjual belikan jenis barang tertentu, antara lain: suku cadang, alat-alat teknik, ikan, ayam, kue-kue, burung.

Sedangkan menurut David Dewar dan Vanessa Watson (1990), pengelompokan tipe pasar terdapat 5 (lima) tipologi, yaitu:

1. Besar kecilnya barang yang diperjual belikan, skala besar atau kecil (*the nature of supply*).
2. Fungsi pasar dengan komoditas campuran atau komoditas tertentu (*function*).
3. Bentuk linier dan nucleated market (*form*).
4. Waktu operasi yaitu temporal atau permanen (*time operation*).
5. Barisan pedagang informal di jalan-jalan pasar menambah penuhnya servis pada bangunan pasar (*degree of formality*).

II.3. Kinerja Lalu Lintas Jalan

Kriteria kinerja lalu lintas dapat ditentukan berdasarkan nilai derajat kejenuhan atau kecepatan tempuh pada suatu kondisi jalan tertentu yang terkait dengan geometrik, arus lalu lintas, dan lingkungan jalan untuk kondisi eksisting maupun untuk kondisi desain. Semakin rendah nilai derajat kejenuhan atau semakin tinggi kecepatan tempuh menunjukkan semakin baik kinerja lalu lintas.

Untuk memenuhi kinerja lalu lintas yang diharapkan, diperlukan beberapa alternatif perbaikan atau perubahan jalan terutama geometrik. Persyaratan teknis jalan menetapkan bahwa untuk jalan arteri dan kolektor, jika derajat kejenuhan sudah mencapai 0,75, maka segmen jalan tersebut sudah harus dipertimbangkan untuk ditingkatkan kapasitasnya, misalnya dengan menambah lajur jalan. Untuk jalan lokal, jika derajat kejenuhan sudah mencapai 0,90, maka segmen jalan tersebut sudah harus dipertimbangkan untuk ditingkatkan kapasitasnya.

Cara lain untuk menilai kinerja lalu lintas adalah dengan melihat derajat kejenuhan eksisting yang dibandingkan dengan derajat kejenuhan desain sesuai umur pelayanan yang diinginkan. Jika derajat kejenuhan desain terlampaui oleh derajat kejenuhan eksisting, maka perlu untuk merubah dimensi penampang melintang jalan untuk meningkatkan 22 kapasitasnya. Untuk tujuan praktis dan didasarkan pada anggapan jalan memenuhi kondisi dasar (ideal), maka dapat disusun tabel II.1 untuk membantu menganalisis kinerja jalan secara cepat.

Tabel II. 1 Kondisi Dasar untuk Menetapkan Kinerja Jalan

No	Uraian	Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan			
		Jalan Sedang tipe 2/2TT	Jalan Raya tipe 4/2T	Jalan Raya tipe 6/2T	Jalan Satuarah tipe 1/1, 2/1, 3/1
1	Lebar Jalur lalu lintas (m)	7,0	4x3,5	6x3,5	2x3,5

No	Uraian	Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan			
		Jalan Sedang tipe 2/2TT	Jalan Raya tipe 4/2T	Jalan Raya tipe 6/2T	Jalan Satuarah tipe 1/1, 2/1, 3/1
2	Lebar bahu efektif di kedua sisi (m)	1,5	Tanpa bahu, tetapi dilengkapi kereb di kedua sisinya		2,0
3	Jarak terdekat kereb ke penghalang (m)	-	2,0	2,0	2,0
4	Median	Tidak ada	Ada, tanpa bukaan	Ada, tanpa bukaan	-
5	Pemisahan arah (%)	50-50	50-50	50-50	-
6	Kelas Hambatan Samping	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
7	Ukuran kota, Juta jiwa	1,0-3,0	1,0-3,0	1,0-3,0	1,0-3,0
8	Tipe alinemen jalan	Datar	Datar	Datar	Datar
9	Komposisi KR:KB:SM	60%:8%:32% 2%	60%:8%:32% %	60%:8%:32% %	60%:8%:32% %
10	Faktor-k	0,08	0,08	0,08	

Sumber: PKJI, 2014

II.4. Volume dan Arus Lalu Lintas

Volume lalu lintas merupakan jumlah kendaraan yang melewati suatu titik tertentu dari satu segmen/ruas jalan selama waktu tertentu. Jenis volume yang digunakan adalah volume jam puncak. Volume jam puncak merupakan banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik tertentu dari suatu ruas jalan selama satu jam pada saat terjadi arus lalu lintas yang terbesar dalam satu hari. Menurut PKJI 2014, semua nilai arus lalu lintas diubah menjadi satuan kendaraan ringan (skr) dengan menggunakan ekivalensi kendaraan ringan (ekr). Bobot nilai ekivalensi kendaraan ringan dapat dilihat pada tabel II.2.

Tabel II. 2 Ekivalen Kendaraan Ringan untuk Jalan Terbagi

Tipe Jalan	Arus Lalu Lintas per lajur (kend/jam)	ekr	
		KB	SM
2/1, dan 4/2T	< 1050	1,3	0,40
	≥ 1050	1,2	0,25
3/1, dan 6/2D	< 1110	1,3	0,40
	≥ 1100	1,2	0,25

Sumber: PKJI, 2014

Untuk kepentingan analisis, kendaraan yang disurvei, diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Kendaraan ringan (KR) yang terdiri dari mobil penumpang, jeep, sedan, bis mini, pick up, dll.
- b. Kendaraan berat (KB), terdiri dari bus dan truk.
- c. Sepeda motor (SM).

Untuk menghitung arus kendaraan bermotor digunakan persamaan berikut:

$$Q = \{(ekr_{KR} \times KR) + (ekr_{KB} \times KB) + (ekr_{SM} \times SM)\} \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan:

Q = Jumlah arus kendaraan (skr)

KR = Kendaraan ringan

KB = Kendaraan berat

SM = Sepeda motor

II.5. Hambatan Samping (HS)

Menurut PKJI tahun 2014, hambatan samping adalah kegiatan di samping (sisi jalan) yang berdampak terhadap kinerja lalu lintas. Aktifitas pada sisi jalan sering menimbulkan konflik yang berpengaruh terhadap lalu lintas terutama pada kapasitas jalan dan kecepatan lalu lintas jalan perkotaan. Kategori hambatan samping dan faktor berbobotnya dapat dilihat pada tabel II.3 berikut.

Tabel II. 3 Ekuivalen Kendaraan Ringan untuk Jalan Terbagi

Tipe Kejadian	Simbol	Faktor Berbobot
Kendaraan Berhenti atau Parkir	KP	1,0
Pejalan Kaki	PK	0,5
Kendaraan Tidak Bermotor	UM	0,4
Kendaraan Keluar Masuk	MK	0,7

Sumber: PKJI, 2014

Tabel II. 4 Kriteria Kelas Hambatan Samping

Kelas Hambatan Samping	Nilai frekuensi kejadian (di kedua sisi) dikali bobot	Ciri – ciri khusus
Sangat rendah, S	<100	Daerah Permukiman, tersedia jalan lingkungan (frontage road)
Rendah, R	100 – 299	Daerah Permukiman, ada beberapa angkutan umum (angkot).
Sedang, S	300 – 499	Daerah Industri, ada beberapa toko di sepanjang sisi jalan

Tinggi, T	500 – 899	Daerah Komersial, ada aktivitas sisi jalan yang tinggi.
Sangat tinggi, ST	>900	Daerah Komersial, ada aktivitas pasar sisi jalan.

Sumber: PKJI, 2014

II.6. Waktu Tempuh (T_T)

Waktu tempuh dapat diketahui berdasarkan nilai kecepatan tempuh, dalam menempuh segmen ruas jalan yang dianalisis sepanjang L. Persamaan hubungan antar waktu tempuh, kecepatan tempuh dan panjang segmen sebagai berikut.

$$T_T = \frac{L}{V_T} \dots\dots\dots (2.2)$$

Keterangan:

T_T = Waktu tempuh rata-rata kendaraan ringan (jam)

L = Panjang segmen (km)

V_T = Kecepatan tempuh atau kecepatan rata-rata KR (km/jam)

II.7. Kecepatan Tempuh Kendaraan (V_T)

Kecepatan dapat didefinisikan sebagai laju dari suatu pergerakan kendaraan dihitung dengan menggunakan persamaan berikut.

$$V_T = \frac{L}{T_T} \dots\dots\dots (2.3)$$

Keterangan:

L = Panjang penggal jalan (m)

V_s =Kecepatan tempuh rata-rata (km/jam, m/dt)

T_T = Waktu tempuh rerata sepanjang segmen jalan (detik)

II.8. Kecepatan Arus Bebas (V_B)

Berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, nilai kecepatan arus bebas jenis kendaraan ringan ditetapkan sebagai kriteria dasar untuk kinerja segmen jalan, nilai kecepatan arus bebas untuk kendaraan berat dan sepeda motor ditetapkan hanya

sebagai referensi. Kecepatan arus bebas untuk kendaraan ringan biasanya 10-15% lebih tinggi dari tipe kendaraan lainnya. Kecepatan arus bebas dihitung menggunakan persamaan berikut.

$$V_B = (V_{BD} + V_{BL}) \times FV_{BHS} \times FV_{BUK} \dots\dots\dots(2.4)$$

Keterangan:

V_B = Kecepatan arus bebas untuk KR (km/jam)

V_{BD} = Kecepatan arus bebas dasar untuk KR

V_{BL} = Nilai penyesuaian kecepatan akibat lebar jalan (km/jam)

FV_{BHS} = Faktor penyesuaian kecepatan bebas akibat hambatan samping

FV_{BUK} = Faktor penyesuaian kecepatan bebas untuk ukuran kota

Berikut adalah beberapa tabel yang mendukung perhitungan kapasitas jalan. tabel II.5 dan tabel II.6 berikut adalah tabel kecepatan arus bebas dasar berdasarkan jenis kendaraan dan lebar jalur lalu lintas efektif menurut tipe jalan dari Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia tahun 2014.

Tabel II. 5 Kecepatan Arus Bebas Dasar (V_{BD})

Tipe Jalan	V_{BD} (km/jam)			
	KR	KB	SM	Rata-rata semua kendaraan
6/2 T atau 3/1	61	52	48	57
4/2 T atau 2/1	57	50	47	55
2/2TT	44	40	40	42

Sumber: PKJI, 2014

Tabel II. 6 Nilai Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Dasar Akibat Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif (V_{BL})

Tipe Jalan	Lebar Jalur Efektif -L_e(m)		$V_{B,i}$ (km/jam)
4/2T Atau Jalan Satu Arah	Per Lajur	3,00	-4
		3,25	-2
		3,50	0
		3,75	2
		4,00	4
2/2TT	Per Lajur	5,00	-,50
		6,00	-3
		7,00	0
		8,00	3
		9,00	4
		10,00	6
		11,00	7

Sumber: PKJI, 2014 27

Berikut adalah beberapa tabel faktor penyesuaian akibat hambatan samping. tabel II.7 dan tabel II.8 berikut adalah tabel penyesuaian kecepatan arus bebas akibat hambatan samping untuk jalan berbahu dan tabel penyesuaian kecepatan arus bebas kendaraan ringan berdasarkan ukuran kota.

Tabel II. 7 Faktor Penyesuaian Akibat Hambatan Samping (FV_{BHS}) untuk Jalan Berbahu dengan Lebar Efektif (L_{BE})

Tipe Jalan	Lebar Jalur Efektif -L_e(m)		$V_{B,i}$ (km/jam)
4/2T Atau Jalan Satu Arah	Per Lajur	3,00	-4
		3,25	-2
		3,50	0
		3,75	2
		4,00	4

Tipe Jalan	Lebar Jalur Efektif -L _e (m)		V _{B,i} (km/jam)
2/2TT	Per Lajur	5,00	-,50
		6,00	-3
		7,00	0
		8,00	3
		9,00	4
		10,00	6
		11,00	7

Sumber: PKJI, 2014

Tabel II. 8 Faktor Penyesuaian Arus Bebas untuk Pengaruh Ukuran Kota Pada Kecepatan Arus Bebas Kendaraan Ringan (FV_{UK})

Ukuran kota (juta penduduk)	FV _{UK}
<0,1	0,90
0,1 – 0,5	0,93
0,5 – 1,0	0,95
1,0- 3,0	1,00
>3,0	1,03

PKJI, 2014

II.9. Analisis Kapasitas Ruas Jalan (C)

Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum yang melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi 28 tertentu. Untuk jalan dua lajur dua arah, kapasitas dipisahkan untuk arus dua arah (kombinasi dua arah), tetapi untuk jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan per arah dan kapasitas ditentukan per lajur, persamaan dasar menentukan kapasitas adalah sebagai berikut (PKJI, 2014).

$$C = C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HS} \times FC_{UK} \dots\dots\dots(2.5)$$

Keterangan:

C = Kapasitas (smp/jam).

C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_{LJ} = Faktor penyesuaian lebar jalan.

FC_{PA} = Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{HS} = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan

FC_{UK} = Faktor penyesuaian ukuran kota.

- a. Kapasitas dasar adalah kapasitas segmen jalan untuk suatu kondisi yang ditentukan sebelumnya (geometri, pola arus lalu lintas, dan faktor lingkungan). Menurut PKJI tahun 2014 nilai dari faktor ini dapat dilihat pada tabel II.9 berikut.

Tabel II. 9 Nilai Kapasitas Dasar (C_0)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar(skr/jam)	Catatan
4/2 T atau Jalan Satu Arah	1650	Per lajur (satu arah)
2/2 TT	2900	Per lajur (dua arah)

Sumber: PKJI, 2014

- b. Faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu lintas Menurut PKJI tahun 2014, nilai dari faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat lebar jalur lalu lintas dapat dilihat pada tabel II.10.

Tabel II. 10 Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Lebar Jalur Lalu Lintas (FC_{LJ})

Tipe Jalan	Lebar Efektif Jalur Lalu Lintas -W_c (m)	FC_{LJ}
4 /2 T atau Jalan satu arah	Lebar Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00

Tipe Jalan	Lebar Efektif Jalur Lalu Lintas -W_c (m)	FC_{LJ}
	3,75	1,04
	4,00	1,08
2/2TT	Lebar jalur dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Sumber: PKJI, 2014

- c. Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisah arah (FC_{PA}) Menurut Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, nilai dari faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar untuk pemisah arah dapat dilihat pada tabel II.11.

Tabel II. 11 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisah Arah (FC_{PA})

Pemisah arah PA %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC_{PA}	Dua-lajur 2/2	1.00	0.97	0.94	0.91	0.88
	Empat-lajur 4/2	1.00	0.985	0.97	0.955	0.94

Sumber: PKJI, 2014 30

- d. Faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping (FC_{HS}) tabel II.12 berikut adalah tabel dari faktor penyesuaian untuk hambatan samping berdasarkan PKJI, 2014.

Tabel II. 12 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Hambatan Samping (FC_{HS})

Tipe jalan	Kelas HS	FC_{SF}			
		Lebar bahu efektif			
		L_{BE}			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2 T	SR	0,96	0,98	1,01	1,03
	R	0,94	0,97	1,00	1,02
	S	0,92	0,95	0,98	1,00
	T	0,88	0,92	0,95	0,98
	ST	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2 TT atau jalan satu- arah	SR	0,94	0,96	0,99	1,01
	R	0,92	0,94	0,97	1,00
	S	0,89	0,92	0,95	0,98
	T	0,82	0,86	0,90	0,95
	ST	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : PKJI, 2014

- e. Faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota (FC_{UK}) tabel II.13 berikut adalah tabel dari faktor penyesuaian untuk ukuran kota berdasarkan PKJI, 2014.

Tabel II. 13 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Ukuran Kota (Juta penduduk)

Ukuran Kota (Juta penduduk)	FC_{UK}
<0,1	0,86
0,1-0,5	0,90
0,5-1,0	0,94
1,0-3,0	1,00

>3,0	1,04
------	------

Sumber: PKJI, 2014

II.10. Derajat Kejenuhan (D_J)

Derajat kejenuhan (D_J) didefinisikan sebagai rasio arus jalan terhadap kapasitas, yang digunakan sebagai faktor utama dalam 31 penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Nilai D_J menunjukkan ada tidaknya permasalahan pada segmen jalan tersebut. Persamaan dasar untuk menentukan derajat kejenuhan adalah sebagai berikut.

$$D_J = \frac{Q}{C} \dots\dots\dots (2.6)$$

Keterangan:

D_J = Derajat kejenuhan

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas (smp/jam)

II.11. Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan pada umumnya digunakan sebagai ukuran dari pengaruh yang membatasi akibat peningkatan volume lalu lintas.

Tabel II. 14 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

Tingkat Pelayanan	Karakteristik Lalu Lintas	NVK (Q/C)
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)	$\geq 1,00$

Sumber: PKJI, 2014

II.12. Kebutuhan Luas Parkir

Kebutuhan ruang parkir dihitung dengan mengalikan SRP yang direncanakan dengan volume puncak kendaraan yang parkir berdasarkan analisis data hasil akumulasi.

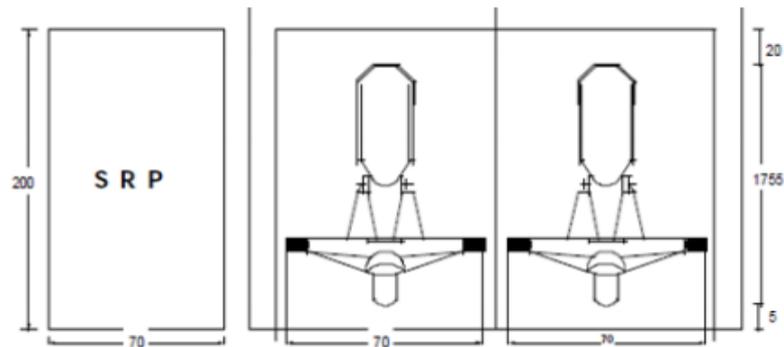
$$KRP = Jk \times SRP \dots\dots\dots(2.7)$$

Dengan:

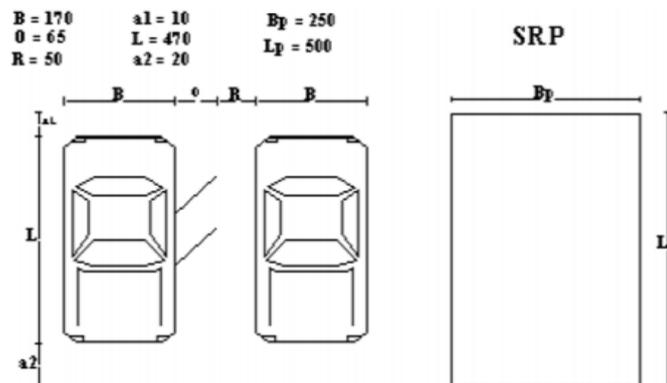
KRP = Kebutuhan ruang parkir

Jk = Volume puncak parkir kendaraan berdasarkan data hasil akumulasi

SRP = Satuan ruang parkir



Gambar II. 1 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor



Gambar II. 2 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang

II.13. Pandemi COVID -19

Penyakit Corona (*COVID-19*) adalah penyakit menular yang disebabkan oleh virus *SARS-CoV-2*. Sebagian besar orang yang tertular *COVID-19* akan mengalami gejala ringan hingga sedang, dan akan pulih tanpa penanganan khusus. Namun, sebagian orang akan mengalami sakit parah dan memerlukan bantuan medis. Maka ada beberapa langkah yang diambil oleh pemerintah untuk mengurangi penularan *COVID-19* yaitu salah satunya dengan cara melakukan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) yang sedang berlangsung saat ini sampai dengan tanggal yang telah ditentukan oleh Pemerintah.

II.14.Studi Terdahulu

Pada penelitian ini terdapat beberapa studi terdahulu yang menjadi acuan dan bahan pertimbangan karena memiliki beberapa kesamaan. Adapun studi terdahulu tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel II. 15 Studi Terdahulu

No	Judul Penelitian	Nama Penulis	Metodologi	Hasil
1	Analisis Kinerja Ruas Jalan Blauran-Bubutan Akibat Pengoperasian Trem Kota Surabaya – Propinsi Jawa Timur	Charles Tri Ardianata (2017)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Jalan Blauran-Bubutan	Hasil analisis kinerja ruas Jalan Blauran-Bubutan sebelum adanya trem pada nilai derajat kejenuhannya rata-rata $D_j < 0,85$. Setelah adanya trem kinerja ruas dan simpang pada Jalan Blauran-Bubutan mengalami penurunan untuk nilai derajat kejenuhan rata-ratanya, sedangkan pada Jalan Bubutan Timur nilai derajat kejenuhan meningkat sampai $D_j > 0,85$ akibat pengurangan satu lajur digunakan untuk lajur trem. Namun, setelah dilakukan distribusi beban arus

No	Judul Penelitian	Nama Penulis	Metodologi	Hasil
				lalu lintas pada Jalan Bubutan Barat dan Jalan Bubutan Timur, maka nilai derajat kejenuhan pada Jalan Bubutan Timur $D_j < 0,85$.
2	Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Menggunakan Metode Pkji 2014 Dan Ptv Vissim	Fauzan Shufil Ichwan (2020)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Ruas Jalan Otto Iskandar Dinata – Bandung	Parkir badan jalan dan hambatan samping lainnya sangat berpengaruh pada kinerja lalu lintas dapat dilihat dari nilai hambatan samping yang sangat tinggi (ST) dan indeks tingkat pelayanan (ITP) jalan mendapatkan kategori “C”.
3	Kajian Manajemen Lalu Lintas Sekitar Kawasan Pasar Singosari Kabupaten Malang	Fikhry Prasetyo Rahmat Hidayat H Harnen Sulistio M. Zainul Arifin	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi	Hasil yang diperoleh dari kajian ini yaitu LOS ruas jalan utama di kawasan Pasar Singosari adalah E. Dari hasil kajian tersebut menunjukkan bahwa

No	Judul Penelitian	Nama Penulis	Metodologi	Hasil
			Kasus: Pasar Singosari Kabupaten Malang	diperlukan adanya manajemen lalu lintas.
4	Analisis Kinerja Jalan Khatulistiwa Akibat Aktifitas Pasar Puring Siantan	Fitriyadi Sumiyattinah, S.T., M.T. S. Nurlaily Kadarini, S.T., M.T. (2017)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur.	Aktivitas Pasar Puring Siantan terhadap kinerja Jalan Khatulistiwa bisa dikatakan memiliki pengaruh terhadap tingginya kemacetan yang terjadi, dilihat dari perbandingan waktu tempuh yang terjadi yaitu sekitar 21 %.
5	Analisa Pengaruh Aktivitas Pasar Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Pantai Mardika Kota Ambon)	J.Amahoru R.H.Waas Griselia.T. Molle (2020)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Pada Ruas Jalan Pantai Mardika Kota Ambon	Dari hasil Penelitian Menunjukkan bahwa keadaan jalan pantai Mardika sudah sangat jenuh sehingga diperlukan peningkatan kinerja jalan.
6	Analisis Pengaruh Pasar Tradisional Terhadap Kinerja	Jeludin Daud	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data	Aktivitas pasar di Jalan Medan – Binjai Km.9 mengakibatkan pengurangan

No	Judul Penelitian	Nama Penulis	Metodologi	Hasil
	Ruas Jalan (Studi Kasus: Jalan Medan – Binjai Km.9 Pasar Kp.Lalang)	Rudolf Eric Tampubolon (2012)	Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Jalan Medan – Binjai Km.9 Pasar Kp.Lalang	kapasitas jalan yang cukup signifikan terutama pada pagi hari. Di mana hal ini juga merupakan penyebab sering nya terjadi kemacetan.
7	Analisis Hambatan Samping Akibat Aktivitas Perdagangan Modern	Kurniawan Septyanto (2015)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Pada Jalan Brigjen Katamso di Bandar Lampung	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Volume kendaraan tertinggi terjadi pada hari Senin yaitu sebesar 867 smp/jam, dengan kecepatan arus bebas kendaraan 39,76 km/jam. Kapasitas 1386,63 smp/jam, derajat kejenuhan 0,63 dan tingkat pelayanan B. Hal ini menunjukkan bahwa arus kendaraan stabil. Volume kendaraan pada ruas jalan Brigjen Katamso ini masih kecil, masih tertampung oleh kapasitas jalan yang ada. Tetapi dari kecepatan kendaraan rata-rata

No	Judul Penelitian	Nama Penulis	Metodologi	Hasil
				terganggu hambatan samping hanya 16 km/jam, seharusnya adalah 39,76 km/jam.
8	Analisa Kemacetan Lalu Lintas Pada Pasar Tradisional Di Ruas Jalan Sekaran-Maduran	M.Atho'ur Rohman Dwi Kartikasari (2016)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Ruas Jalan Sekaran-Maduran	Kemacetan lalu lintas berada dalam keadaan stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya dengan hasil perhitungan.
9	Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Bangkitan Pergerakan Di Pasar Pandak Gede	Nyoman Karnata Mataram (2011)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Pasar Pandak Gede	Banyaknya aktivitas pasar yang terjadi di badan jalan yang diakibatkan karena kurangnya kemampuan pasar untuk menampung aktivitas tersebut maka PD Pasar sebaiknya menyediakan tempat bagi para pedagang yang melakukan aktivitas jual beli di badan

No	Judul Penelitian	Nama Penulis	Metodologi	Hasil
				jalan serta melakukan sosialisasi bahwa aktivitas jual beli di badan jalan dapat membahayakan keselamatan penjual maupun pembeli.
10	Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Nasional (Studi Kasus Jalan Proklamator Raya – Pasar Bandarjaya Plaza)	Randy Syaputra Syukur Sebayang Dwi Herianto (2015)	Penelitiannya Dilakukan Dengan Mengumpulkan Data Secara Survei Langsung Dan Menggunakan Data Studi Literatur, Dengan Studi Kasus: Jalan Proklamator Raya – Pasar Bandarjaya Plaza	Hasil perhitungan, maka didapatkan nilai derajat kejenuhan tertinggi yaitu 1,01 untuk arah Bandarjaya dengan jumlah volume kendaraan sebesar 1395 smp/jam sementara kapasitas ruas jalan 1384 smp/jam. Hal ini menunjukkan keadaan ruas jalan sudah sangat jenuh sehingga diperlukan perbaikan kinerja jalan.