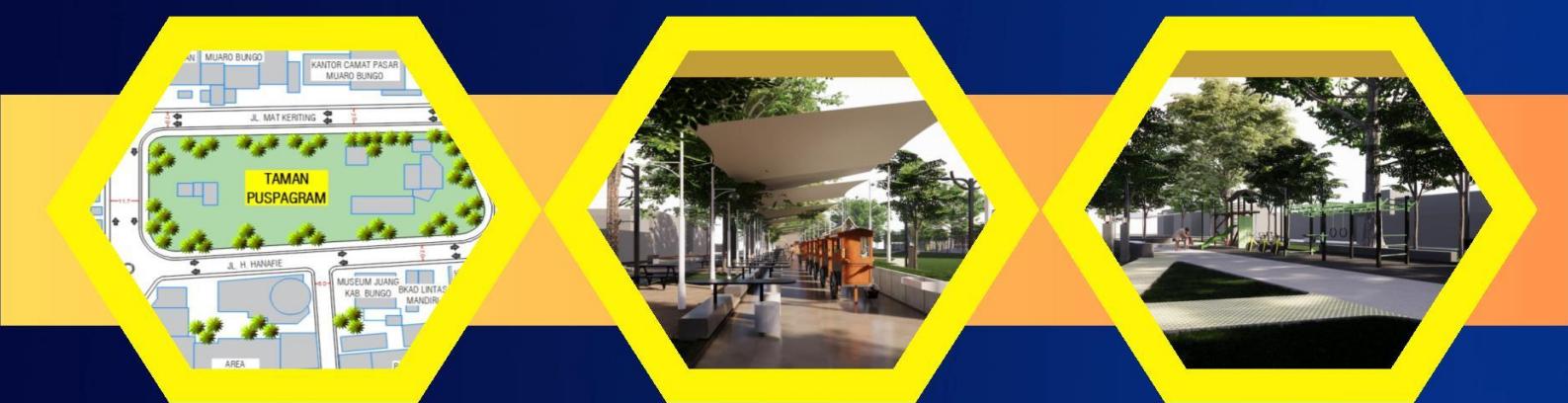




PEMERINTAH DAERAH KABUPATEN BUNGO



**DOKUMEN
ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS
PENGEMBANGAN TAMAN PUSPARAGAM**



CV.Mega cipta konsultan
Civil engineering -architectd-inspection technical service
Jl.nuri Perumahan Garuda Tiga Blok.I.02 Kel.Bagan Pete
E-mail.Megacipta2013 @ yahoo.co.id

Kata Pengantar

Puji Syukur ke hadirat ALLAH SWT atas terselesaikannya “*Dokumen Analisis Dampak lalu Lintas pembangunan Taman Pusparagam Kabupaten Bungo*“.

Laporan ini secara umum memuat :

- Pendahuluan, berisikan latar belakang *kajian*, maksud dan tujuan kajian, ruang lingkup, dan batasan pengertian.
- Metodologi, berisikan uraian secara umum mengenai tahapan kegiatan yang meliputi persiapan dan pengumpulan data, perencanaan transportasi serta identifikasi dampak lalu lintas.
- Gambaran Umum berisikan, kondisi umum wilayah lokasi Kabupaten Bungo, rencana pembangunan Taman Pusparagam Kabupaten Bungo dan Lingkup wilayah Kabupaten Bungo.
- Pemodelan, berisi perbandingan kinerja jaringan jalan sebelum dan sesudah dibangunnya Taman Pusparagam Kabupaten Bungo dengan beberapa skenario.
- Usulan Penanganan, berisi sejumlah upaya penanganan dalam bentuk Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas

Penulis mengucapkan terimakasih atas kerjasama yang baik selama ini kepada semua pihak yang telah membantu kelancaran pelaksanaan kegiatan, sehingga laporan ini dapat terselesaikan.

Jambi, Desember 2024

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii
Daftar Tabel	iv
Daftar Gambar	vi
 BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	I- 1
1.2 Maksud dan Tujuan Studi	I- 2
1.3 Ruang Lingkup.....	I- 2
1.4 Keluaran (Output).....	I- 3
1.5 Landasan Hukum	I- 4
 BAB 2 METODOLOGI	
2.1 Umum	II- 1
2.2 Tahapan Penyelesaian Pekerjaan	II- 3
2.2.1 Tahap Persiapan Kajian	II- 3
2.3 Pengumpulan Data dan Analisa Data	II- 5
2.3.1 Pengumpulan Data Sekunder	II- 5
2.3.2 Pengumpulan Data Primer	II- 5
2.4 Metoda Analisis	II- 9
 BAB 3 GAMBARAN UMUM	
3.1 Daerah Pengembangan yang Diusulkan	III-1
3.1.1 Lokasi Pembangunan	III- 1
3.1.2 Rencana Pembangunan.....	III- 20
3.2 Inventarisasi Infrastruktur Transportasi	III- 33
 BAB 4 Analisis Perjalanan dan Kinerja Lalu lintas	
4.1 Kondisi Lalu Lintas saat ini (Eksisting)	IV- 1
4.2 Karakteristik Permintaan Perjalanan	IV- 9
4.3 Kondisi Lalu Lintas saat Masa Konstruksi	IV- 11
4.4 Kondisi Lalu Lintas tanpa Menggunakan Pengaturan Tahun 2025 (skenario <i>Do-Nothing</i>)	IV -14

4.5 Kondisi Lalu Lintas setelah Pembangunan Menggunakan Pengaturan Tahun 2025(skenario <i>Do-Something</i>)	IV -16
4.6 Kondisi Lalu Lintas tanpa Pengembangan Tahun 2029.....	IV-18
4.7 Kondisi Lalu Lintas Taman Pusparagam (Do- Nothing) Tahun 2029	IV- 20
4.8 Kondisi Lalu Lintas Taman Pusparagam (Do Something) Tahun 2029	IV- 23
4.8 Perbandingan Kinerja Lalu Lintas Jalan Pada Setiap Kondisi Tahun 2024 dan Tahun 2029	IV- 25
 BAB 5 ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS	
5.1. Penanganan Dampak lalu Lintas Pada saat Pembangunan	V - 2
5.2. Peningkatan Kapasitas Jaringan jalan	V - 4
5.3. Pengaturan Sirkulasi Lalu Lintas	V - 7
5.4. Fasilitas Pejalan kaki.....	V - 11
5.5. Fasilitas Perlengkapan jalan	V - 11
5.6. Perambuan dan Pemarkaan	V - 19
5.7. Parkir	V - 22
5.8. Pembagian Tanggung Jawab Implementasi Dampak	V - 24
 BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN	
6.1 Kesimpulan	VI - 1
6.2 Saran.....	VI - 3

GAMBAR-GAMBAR (A3)

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Data Primer yang Diperlukan untuk Studi	II.7
Tabel III. 1 Daftar Sungai di Kabupaten Bungo.....	III.4
Tabel III. 2 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Bungo	III.5
Tabel III. 3 Tinggi wilayah dan jarak antara Ibu kota Kabupaten Bungo ke daerah kecamatan	III.6
Tabel III. 4 Batas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Bungo	III.7
Tabel III. 5 Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kab. Bungo.....	III.9
Tabel III. 6 Persebaran Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Bungo	III.10
Tabel III. 7 Rasio Jenis Kelamin Penduduk.....	III.10
Tabel III. 8 Banyaknya Penduduk Dirinci Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin..	III.12
Tabel III. 9 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Kabupaten Bungo	III.13
Tabel III. 10 Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Bungo	III.13
Tabel III. 11 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kecamatan dan Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Bungo (km)	III.14
Tabel III. 12 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kecamatan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Bungo.....	III.15
Tabel III. 13 Banyaknya Bus dan Penumpang melalui Terminal Bus Tipe A Muara Bungo	III.16
Tabel III. 14 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya di Kabupaten Bungo.....	III.16
Tabel IV. 1 Kodefikasi Zona (Eksisting).....	IV.4
Tabel IV. 2 Kodefikasi Jaringan Jalan (Eksisting)	IV.5
Tabel IV. 3 Matrik Asal Tujuan (OD) Tanpa Pembangunan Tahun 2024 (smp/jam)	IV.6
Tabel IV. 4 Data Masukan Jaringan Jalan	IV.7
Tabel IV. 5 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi Tanpa Pembangunan Tahun 2024	IV.7
Tabel IV. 6 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Tanpa Pembangunan Tahun 2024	IV.8
Tabel IV. 7 Kodefikasi Zona Dengan Pembangunan	IV.11
Tabel IV. 8 Kodefikasi Jaringan Jalan Kondisi Konstruksi Tahun 2025	IV.11
Tabel IV. 9 Matrik Asal Tujuan Kondisi Konstruksi 2025 (smp/jam)	IV.12
Tabel IV. 10 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi Konstruksi Tahun 2025	IV.12

Tabel IV. 11 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Masa Konstruksi Tahun 2025	IV.13
Tabel IV. 12 Kinerja Jaringan jalan kondisi Konstruksi Do-Nothing Tahun 2025	IV.14
Tabel IV. 13 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-Nothing Tahun 2025	IV.15
Tabel IV. 14 Kinerja Jaringan jalan kondisi Konstruksi Do-something Tahun 2025	IV.16
Tabel IV. 15 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-something Tahun 2025	IV.17
Tabel IV. 16 Matrik Asal Tujuan Kondisi Eksisting Tahun 2029 (smp/jam)	IV.18
Tabel IV. 17 Kinerja Jaringan Jalan Eksisting Tahun 2029	IV.18
Tabel IV. 18 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Eksisting Tahun 2029	IV.19
Tabel IV. 19 Matriks Asal Tujuan Kondisi Do-nothing Tahun 2029	IV.20
Tabel IV. 20 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi Do-nothing Tahun 2029	IV.21
Tabel IV. 21 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-nothing Tahun 2029	IV.22
Tabel IV. 22 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi Do-something Tahun 2029	IV.23
Tabel IV. 23 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-Something Tahun 2029	IV.24
Tabel IV. 24 Perbandingan Kinerja Lalu Lintas Pada Setiap Kondisi Jaringan	IV.25
Tabel IV. 25 Perbandingan Unjuk Kerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Tahun 2024 DAN 2025 ...	IV.26
Tabel IV. 26 Perbandingan Unjuk Kerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Tahun 2029	IV.30

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Diagram Alir Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas	II.2
Gambar II. 2 Wilayah Kajian Analisis Dampak Lalu Lintas	II.4
Gambar II. 3 Pemodelan Transportasi	II.10
Gambar III. 1 Letak dan Wilayah Administrasi Kabupaten Bungo.....	III.2
Gambar III. 2 Infrastruktur Kabupaten Bungo	III.3
Gambar III. 3 Program Ruang Taman Pusparagam	III.22
Gambar III. 4 Siteplan Taman Pusparagam	III.23
Gambar III. 5 Rencana Desain Taman Pusparagam	III.24
Gambar III. 6 Rencana Desain Taman Pusparagam	III.25
Gambar III. 7 Rencana Desain Taman Pusparagam Untuk Penataan Pedagang Kaki Lima	III.26
Gambar III. 8 Rencana Desain Taman Pusparagam Untuk Penataan Pedagang Kaki Lima	III.27
Gambar III. 9 Utilitas Taman Pusparagam	III.28
Gambar III. 10 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting	III.29
Gambar III. 11 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting	III.30
Gambar III. 12 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting	III.31
Gambar III. 13 Delinasi Prioritas Tahap 1	III.32
Gambar III. 14 Inventarisasi Jalan Basaruddin dan Jalan H Hanafie	III.33
Gambar III. 15 Inventarisasi Jalan Mardeka, Jalan Saleh Somad dan Jalan Mesjid	III.34
Gambar III. 16 Inventarisasi Jalan Museum dan Jalan Kesuma	III.35
Gambar IV. 1 Kodefikasi Jaringan Lalu Lintas kondisi Eksisting	IV.2
Gambar IV. 2 Inventarisasi Jaringan Lalu Lintas kondisi Eksisting.....	IV.3

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kabupaten Bungo merupakan kabupaten yang mempunyai perkembangan yang cukup pesat, oleh karena itu pemerintah harus menyediakan sarana dan prasarana kota untuk menunjang kelancaran mobilitas dan perkembangan di Kabupaten Bungo. Salah satu contoh perkembangan tersebut adalah adanya pembangunan baru.

Pembangunan/Pengembangan suatu kawasan dan/atau lokasi tertentu mempunyai pengaruh terhadap lalu lintas di sekitarnya. Analisis dampak lalu lintas dipergunakan untuk memprediksi dampak pembangunan terhadap lalu lintas, cakupan pengaruh pembangunan tersebut dapat melayani lalu lintas yang ada (*eksisting*) ditambah dengan lalu lintas yang dibangkitkan atau ditarik oleh pembangunan tersebut. Jika prasarana yang ada tidak dapat mendukung lalu lintas tersebut maka harus dilakukan kajian penanganan prasarana tersebut atau pengaturan manajemen terhadap lalu lintasnya.

Dalam Undang - Undang Nomor 22 tahun 2009 Pasal 99 disebutkan bahwa “Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas “. Dokumen ini merupakan kajian teknis yang dilakukan guna mengidentifikasi dampak lalu lintas akibat pembangunan suatu kegiatan dan mengusulkan alternatif-alternatif penanganan untuk meminimalkan atau mengurangi dampak yang ditimbulkan oleh adanya pembangunan tersebut.

Salah satu rencana pembangunan di Kabupaten Bungo adalah Pengembangan Taman Pusparagam. Pengembangan Taman Pusparagam ini diperkirakan dapat membangkitkan dan menambah beban lalu lintas pada jalan-jalan sekitar Pengembangan Taman Pusparagam tersebut. Sehingga hal tersebut dapat berakibat pada turunnya tingkat pelayanan jalan yang ada. Untuk menghitung besaran dampak lalu lintas dari Pengembangan Taman Pusparagam tersebut terhadap jaringan jalan yang ada perlu

dilakukan kajian analisis dampak lalu lintas dan upaya manajemen serta rekayasa lalu lintas untuk meminimumkan dampak tersebut.

1.2 MAKSUD DAN TUJUAN STUDI

Maksud dari studi ini adalah untuk melakukan analisis dampak dari Pengembangan Taman Pusparagam terhadap lalu lintas di sekitar lokasi dan mencari upaya penanganannya. Sedangkan tujuannya adalah :

1. Mengidentifikasi unjuk kerja lalu lintas di sekitar lokasi Taman Pusparagam sebelum diadakan pembangunan;
2. Memprediksi besarnya tarikan akibat dibangunnya Taman Pusparagam;
3. Memprediksi permasalahan yang akan timbul setelah Pengembangan Taman Pusparagam;
4. Melakukan pengaturan serta optimalisasi terhadap prasarana yang ada guna meminimalisasi permasalahan lalu lintas di sekitar daerah Pengembangan Taman Pusparagam;
5. Menyusun rekomendasi penanganan dampak berupa Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas.

1.3 RUANG LINGKUP

Ruang lingkup pekerjaan yang akan dilakukan dalam Kajian Analisis Dampak Lalu lintas Taman Pusparagam adalah :

- a. Mengumpulkan data primer dan sekunder dalam rangka penyusunan Kajian Analisis Dampak Lalu lintas Taman Pusparagam;
- b. Mengidentifikasi permasalahan Eksisting di sekitar lokasi Pengembangan Taman Pusparagam;
- c. Menghitung Bangkitan dan Tarikan perjalanan yang diakibatkan Pengembangan Taman Pusparagam;
- d. Menganalisis besaran dampak yang diakibatkan oleh Pengembangan Taman Pusparagam yang dapat mempengaruhi kinerja lalu lintas pada ruas jalan dan simpang di sekitar lokasi serta mengusulkan alternatif penanganannya untuk saat ini dan masa mendatang.

1.4 KELUARAN (OUTPUT)

Keluaran yang nantinya akan didapat dalam kajian ini, adalah sebagai berikut :

- a. Tersedianya analisis jaringan disekitar lokasi Pengembangan Taman Pusparagam dari kondisi eksisting (sebelum pembangunan), Kondisi setelah pembangunan tanpa pengaturan (*Do-Nothing*) dan Kondisi setelah pembangunan dengan pengaturan (*Do-Something*).
- b. Tersedianya usulan penanganan dampak berupa Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas pada internal pembangunan maupun eksternal Pengembangan Taman Pusparagam.
- c. Sebagai bahan pengambil kebijakan bagi instansi di bidang transportasi untuk melakukan penanganan lalu lintas di sekitar Pengembangan Taman Pusparagam.

1.5 LANDASAN HUKUM

Landasan Hukum yang digunakan sebagai acuan dalam penyusunan Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas Pengembangan Taman Pusparagam adalah :

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan ;
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ;
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup ;
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah ;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan ;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas ;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan ;
9. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan ;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas ;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan ;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) ;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas ;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2016 tentang Perubahan kedua atas PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2017 tentang Perubahan ketiga atas PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas
17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Andalalin.
18. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas ;

19. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 248/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor-1 (JKP-1) ;
20. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir ;
21. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.

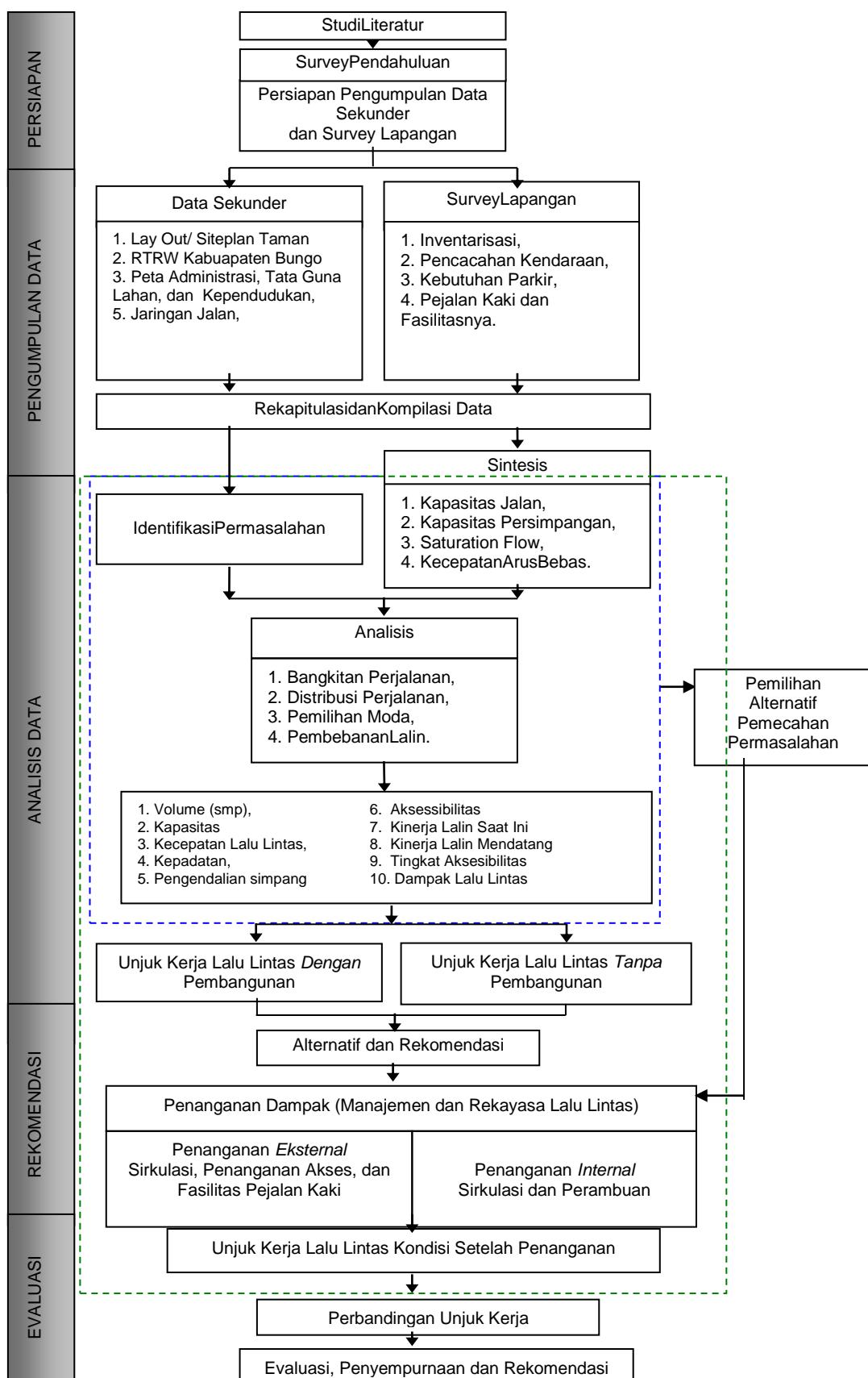
BAB 2

METODOLOGI

2.1 UMUM

Metodologi yang disusun dalam studi ini diarahkan kepada tujuan utama yaitu untuk mengetahui dampak dari Pengembangan Taman Pusparagam terhadap lalu lintas di sekitar lokasi. Metodologi penelitian ini diharapkan mampu digunakan untuk memadukan seluruh proses pekerjaan secara sistematis agar maksud dan tujuan kegiatan ini dapat tercapai.

Secara umum metodologi penelitian yang disusun oleh konsultan pada Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas Pengembangan Taman Pusparagam dapat dilihat pada diagram alir dibawah ini.



Gambar II. 1 Diagram Alir Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas

Pada tahap pengumpulan data dilaksanakan proses pengumpulan data sekunder termasuk pemanfaatan terhadap data-data yang telah dikumpulkan dalam studi-studi sejenis.

2.2 Tahapan Penyelesaian Pekerjaan

2.2.1 Tahap Persiapan Kajian

Sebagaimana dijelaskan di dalam bab sebelumnya, di tahap persiapan pekerjaan yang dilakukan meliputi :

- a. Persiapan pelaksanaan pekerjaan meliputi administrasi, penyusunan organisasi kerja, dan pengumpulan literatur;
- b. Penyusunan metodologi studi dan rencana analisisnya;
- c. Inventarisasi terhadap peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas;
- d. Pengenalan awal kondisi wilayah dan jaringan transportasi di lokasi studi.

Dalam rangka pembangunan data lalu lintas dan angkutan jalan di lokasi studi, maka perlu dilakukan survey lalu lintas. Sebelum melakukan survey, perlu ditentukan terlebih dahulu beberapa hal-hal sebagai berikut :

- a. Survey Pendahuluan, dilakukan untuk memberikan gambaran visual mengenai kondisi lalu lintas di wilayah studi;
- b. Metode yang digunakan dalam pelaksanaan survey dan cara pengambilan sampel;
- c. Informasi tambahan yang diperlukan untuk pelaksanaan survey;

1. Penentuan Daerah Studi

Dalam setiap proses perencanaan transportasi, langkah pertama yang dilakukan adalah menentukan daerah yang akan diteliti yang dilakukan dengan menggunakan peta. Peta merupakan media yang ideal untuk menunjukkan dengan jelas batas-batas daerah yang dikaji dan memperlihatkan jaringan jalan disekitar lokasi yang akan dikaji.

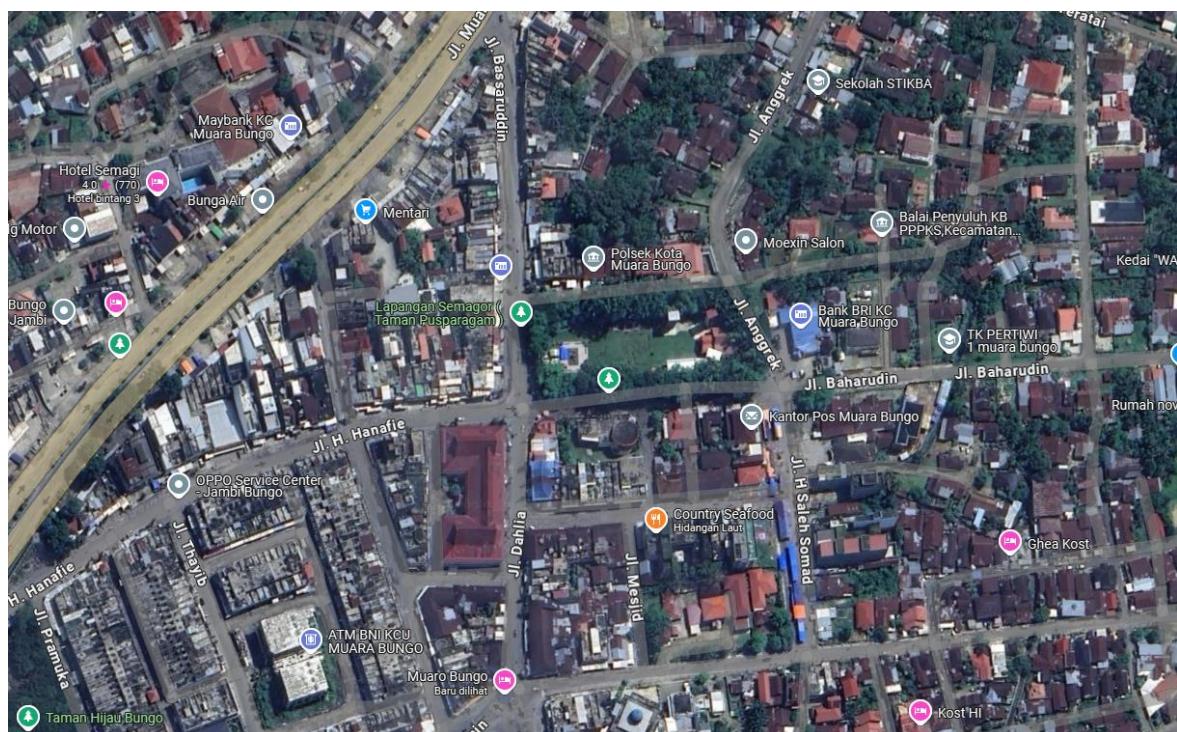
- a. Pembuatan Batas Wilayah Studi (*Cordon*)

Garis kordon adalah garis imajiner yang membatasi daerah studi pada peta, garis ini digambarkan melingkar daerah studi pada peta.

b. Penentuan Zona dan Matrik Perjalanan

Zona satuan daerah geografis yang diperlukan untuk menyatakan kawasan asal atau tujuan perjalanan, tidak perlu daerah yang dibatasi secara administrasi yang telah ada, dan yang digunakan untuk menyatakan satu unit data. Dalam hal survey asal tujuan, zona merupakan awal dan akhir dari perjalanan. Suatu perjalanan kemudian dijumlahkan dan hasil dari survey asal tujuan diringkas ke dalam bentuk matrik perjalanan.

Wilayah kajian penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas Pengembangan Taman Pusparagam, seperti tampak pada **Gambar II.2** berikut :



Gambar II. 2 Wilayah Kajian Analisis Dampak Lalu Lintas

2. Persiapan Tenaga Survey

Penggunaan tenaga survey yang telah berpengalaman dapat meningkatkan keandalan dari data yang dikumpulkan. Sebelum dilakukan survey harus diberikan pengarahan tentang petunjuk pengisian formulir, lokasi dan waktu dilakukan survey, lama survey, peralatan yang digunakan serta pengaturan surveyor sampai ke lokasi survey.

3. Perizinan dan Koordinasi dengan Instansi Terkait

Sebelum survey dilakukan harus dilakukan koordinasi dan pemberitahuan kepada instansi terkait. Untuk survey yang akan mengganggu arus lalu lintas, maka perlu mendapat izin dan bantuan dari pihak berwenang setempat.

4. Penyiapan Formulir Survey dan Peralatan

Formulir survey dan peralatan seperti stop watch, jam tangan, pita ukur, alat pencacah lalu lintas, rambu, kerucut lalu lintas dan sebagainya harus dipersiapkan terlebih dahulu. Formulir harus dirancang sedemikian rupa sehingga mudah dimengerti dan diisi oleh surveyor. Pertanyaan yang singkat dan langsung serta pendek akan mempermudah pelaksanaan survey.

2.3 PENGUMPULAN DATA DAN ANALISA DATA

2.3.1 Pengumpulan Data Sekunder

Metodologi komprehensif yang disusun oleh konsultan dimulai dengan tahap pengumpulan data, dalam hal ini data sekunder. Data-data yang dikumpulkan dalam tahap ini berupa identifikasi terhadap 2 (dua) masalah pokok, yaitu :

- a. Data Jaringan Jalan dan Tata Guna Lahan yang saat ini (eksisting);
- b. Data rancang bangun (*master plan*) Taman Pusparagam.

Data Jaringan Jalan dan Tata Guna Lahan yang perlu diketahui mencakup kelas, peruntukan, dan kewenangan jalan serta pengaturan persimpangan di sekitar lokasi Taman Pusparagam Kabupaten Bungo.

Data rancang bangun (*master plan*) yang perlu diketahui oleh konsultan sebagai bahan pertimbangan pada tahap pekerjaan antara lain mencakup data lokasi pembangunan, luasan lahan, luasan bangunan dan peruntukannya serta pengaturan akses keluar masuk.

Data sekunder tersebut diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bungo, Dinas Pekerjaan Umum dan BPS Kabupaten Bungo serta pihak pengembang Taman Pusparagam. Data sekunder yang diperlukan dalam analisis, meliputi:

- a. *Lay out* rencana Pengembangan Taman Pusparagam dan resume laporan studi kelayakan yang sudah dikerjakan;

- b. Data lalu lintas pada sekitar lokasi yang pernah diperoleh dengan studi terdahulu;
- c. Rute angkutan umum yang melayani kawasan tersebut;
- d. Pertumbuhan kendaraan dan lalu lintas dikawasan tersebut.

Berkaitan dengan data sekunder tersebut selanjutnya digunakan untuk mempersiapkan kebutuhan data primer, jadwal pelaksanaan pengumpulan, komputerisasi dan analisis data.

2.3.2 Pengumpulan Data Primer

Untuk mendukung data-data sekunder yang telah diperoleh dan untuk mendapatkan gambaran sebenarnya mengenai kondisi pelayanan ruas jalan dan persimpangan di sekitar lokasi pembangunan, maka dilakukan pengumpulan data primer akan dilakukan secara langsung dengan tujuan memperoleh informasi penting berkaitan dengan kinerja lalu lintas eksisting.

Sebelum dilakukan survey primer, terlebih dahulu dilakukan tahap persiapan survey yang intinya mendayagunakan sumber daya perolehan informasi sekunder bagi kematangan pelaksanaan survey primer. Pada tahap ini segala informasi yang berkaitan dengan kondisi lapangan pada wilayah kajian diolah dengan menyesuaikan peta-peta serta teori idealisasi sasaran analisis dan diterjemahkan ke dalam bentuk-bentuk formulir survey, rencana kerja survey, organisasi lapangan, dan peta-peta detail.

Tahap ini dilakukan untuk melaksanakan pengumpulan dan komputerisasi data sebagai berikut :

- a. Data tarikan dan bangkitan perjalanan pada obyek pembanding sehingga akan diketahui rate bangkitan dan tarikan untuk jenis kegiatan yang sejenis;
- b. Data inventarisasi jalan dan persimpangan disekitar lokasi pembangunan;
- c. Data kondisi Lalu lintas eksisting;

Untuk lebih jelasnya dibawah ini disajikan tabel tentang beberapa data primer yang dibutuhkan dalam kaitan dengan Studi Analisis Dampak Lalu lintas Pengembangan Taman Pusparagam.

Tabel II. 1 Data Primer yang Diperlukan untuk Studi

No	Jenis Survey	Target Informasi
1	Survey Tarikan dan Bangkitan	Jumlah kendaraan keluar-masuk yang sejenis dengan melihat karakteristik pola fluktuasinya, jam sibuk/puncak tarikan dan bangkitan dan <i>rate</i> bangkitan dan tarikannya.
2	Survey Inventarisasi jalan dan simpang	Geometrik jalan dan simpang yang berupa penampang melintang jalan, tata guna lahan, pengarturan sirkulasi kendaraan di sekitar lokasi, pengaturan pengendalian persimpangan yang berlaku, inventarisasi simpang
3	Data Lalu lintas <i>Eksisting</i>	Volume, kecepatan komposisi kendaraan dan kinerja ruas dan simpang, serta rata-rata faktor muat tiap kendaraan (<i>occupancy</i>) dalam orang/kendaraan dan kondisi angkutan umum di sekitar lokasi.

Beberapa hal yang perlu dipersiapkan dalam melakukan survey antara lain :

- a. Peralatan pendukung pencatatan data (formulir survey);
- b. Perlunya melakukan briefing kepada surveyor agar tidak terjadi kekeliruan dalam pengambilan data dan jumlah data yang diperlukan pada setiap survey yang dilakukan;
- c. melengkapi alat-alat survey maupun perizinannya.

Waktu pelaksanaan survey dilaksanakan pada kondisi lalu lintas jam sibuk pagi, jam tidak sibuk, maupun jam sibuk sore.

Adapun penjelasan mengenai teknik dan waktu pelaksanaan pengumpulan data primer akan dijelaskan berikut ini:

1. Survey Tarikan-Bangkitan Perjalanan Obyek Pembanding

Pelaksanaan survey tarikan-bangkitan perjalanan obyek pembanding dilaksanakan dengan maksud untuk menganalogikan tingkat tarikan-bangkitan perjalanan yang akan timbul dengan dibangun dan beroperasinya Taman Pusparagam Kabupaten Bungo. Hal-hal yang perlu didapat pada survey tarikan-bangkitan perjalanan obyek pembanding yaitu rancang bangun obyek pembanding (dikhususkan Taman Wisata), jumlah kendaraan yang keluar masuk, dan tingkat muat kendaraan (*Occupancy*) yang keluar masuk.

2. Survey Inventarisasi Ruas Jalan dan Persimpangan

Survey inventarisasi ruas jalan dan persimpangan dilaksanakan pada ruas-ruas jalan dan persimpangan di sekitar lokasi Pengembangan Taman Pusparagam Kabupaten Bungo. Ruas jalan dan persimpangan yang disurvei adalah ruas jalan dan persimpangan yang diasumsikan untuk dilakukan tindakan manajemen maupun rekayasa lalu lintas dengan dibangunnya Taman Pusparagam Kabupaten Bungo pada lokasi tersebut. Hal-hal yang perlu dicatat dalam melakukan survey tersebut yaitu : geometrik jalan, geometrik dan jenis pengendalian persimpangan. Dari data inventarisasi ini selanjutnya akan ditaksir kapasitas ruas jalan serta pola pengaturan lalu lintasnya.

3. Survey Lalu Lintas Eksisiting

a. Survey Pencacahan lalu lintas diruas

Survey pencacahan lalu lintas ruas dilakukan untuk mendapatkan data volume, komposisi kendaraan, distribusi gerakan lalu lintas, dan volume jam perencanaan. Pencacahan lalu lintas dilakukan terpisah untuk masing-masing arah lalu lintas.

Untuk mendapatkan variasi volume dalam sehari telah dilaksanakan survey pada hari kerja dan hari libur.

Di dalam survey ini kendaraan dikelompokkan ke dalam 4 kelas sebagai berikut:

a. Kendaraan Penumpang Umum:

Angkutan Kota dan mobil penumpang umum lainnya.

b. Kendaraan Pribadi dan Pick Up:

Sedan, station wagon, jeep, dan kendaraan penumpang pribadi lainnya.

Pick-up dan mobil hantaran, yaitu kendaraan bermotor beroda empat yang bukan truk yang dipakai untuk angkutan barang dengan berat total maksimum 2,5 ton.

c. Bus dan Truck:

Bus, yaitu kendaraan bermotor untuk angkutan orang dengan jumlah tempat duduk lebih dari 9 orang termasuk pengemudi.

Truk, yaitu kendaraan bermotor beroda empat yang dipakai untuk angkutan barang dengan tonase minimum 2,5 ton.

d. Sepeda motor :

Kendaraan bermotor beroda dua.

b. Survey pencacahan kendaraan di persimpangan

Survey pencacahan lalu lintas persimpangan dilakukan untuk mendapatkan data volume gerakan membelok, distribusi gerakan lalu lintas, dan volume (membelok) jam perencanaan. Pencacahan lalu lintas dilakukan terpisah untuk masing-masing lengan dan arah lalu lintas. Sedangkan jenis kendaraan yang disurvei disesuaikan dengan pencacahan pada ruas jalan.

c. Survey kecepatan sesaat di depan Lokasi Pembangunan

Survey ini dilakukan dengan mendapatkan kecepatan kendaraan didepan lokasi pembangunan. Kecepatan kendaraan yang disurvei meliputi kendaraan pribadi, kendaraan barang dan sepeda motor. Survey ini dilakukan dengan mencatat waktu awal dan akhir kendaraan yang melintasi ruas jalan sepanjang 50 meter.

d. Survey Occupancy

Survey ini untuk mendapatkan tingkat muat pada masing-masing kendaraan.

2.4 Metoda Analisis

Di dalam tahapan ini akan dilakukan kompilasi data dan analisis di dalam rangka analisis besaran dan luasan dampak serta penanganan dampak yang dilakukan.

1. Pengembangan Model

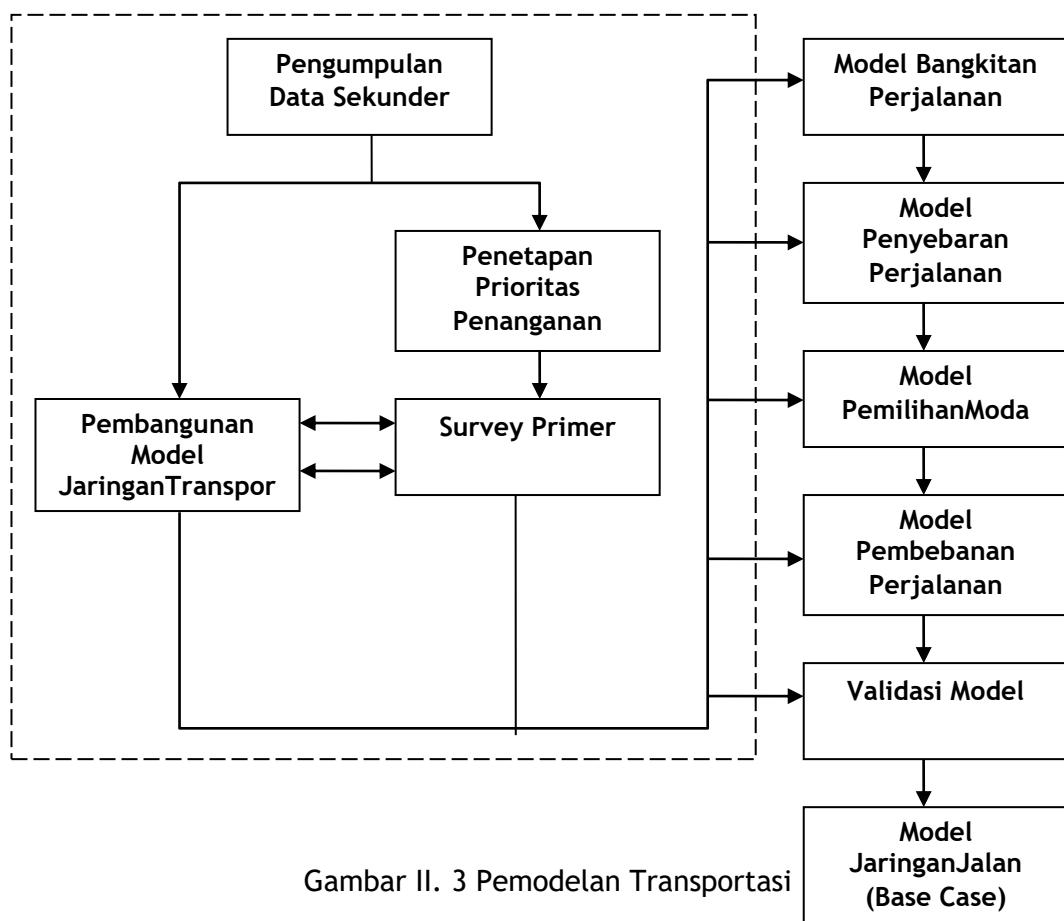
Dalam melakukan analisis transportasi digunakan beberapa model perhitungan tergantung pada ketersediaan data yang akan dipergunakan dalam perangkat lunak (*Software*). Model transportasi ini akan memberikan suatu gambaran lalu lintas pada daerah yang di studi.

Pendekatan makro dimulai dengan penaksiran intensitas tata guna lahan Pengembangan Taman Pusparagam yang didapatkan dari pihak pengembang. Dari data tersebut selanjutnya diestimasi bangkitan perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda dan

pembebatan lalu lintas baik pada jalan-jalan di sekitar lokasi maupun pada akses keluar-masuk lokasi.

Pembebatan perjalanan di sekitar lokasi ditambahkan dengan lalu lintas dasar (*base-traffic*) untuk mendapatkan beban yang nyata pada daerah pengaruh dengan dibangunnya Taman Pusparagam Kabupaten Bungo.

Secara umum pemodelan transportasi yang digunakan adalah model perencanaan transportasi empat tahap, yaitu tahap bangkitan, tahap distribusi, tahap pemilihan moda, dan tahap pembebatan perjalanan. Tahapan tersebut dapat dilihat pada **Gambar II.3** berikut :



Gambar II. 3 Pemodelan Transportasi

Matriks Asal-Tujuan (MAT) merupakan masukan utama yang paling sering digunakan dalam berbagai macam perencanaan dan manajemen sistem transportasi. Dapat dikatakan bahwa MAT ‘yang sebenarnya terjadi’ di lapangan tidak akan pernah bisa diketahui oleh siapa pun sehingga para peneliti mengembangkan berbagai macam

metoda beberapa tahun belakangan ini untuk dapat memperkirakan MAT tersebut. Empat tahapan pemodelan sebagai berikut:

a. Perkiraan Tarikan Perjalanan (*Trip Attraction*)

Tahap awal dari empat tahapan proses pemodelan (*modelling*) ini adalah bangkitan perjalanan (*Trip Generation*) yang di dalam hal ini sesuai dengan kategori tata guna lahan Showroom dipergunakan konsep tarikan perjalanan (*Trip Attraction*).

Dengan mengambil asumsi adanya keterkaitan antara intensitas tata guna lahan dengan jumlah perjalanan keluar masuk lokasi, maka dapat ditentukan hubungan matematis yang menggambarkan tingkat tarikan perjalanan ke lokasi tersebut.

b. Distribusi Perjalanan (*Trip Distribution*)

Trip Distribution pada intinya adalah tahapan untuk mendapatkan matriks asal-tujuan (*O-D Matric, Origin-Destination Matrice*) yang akan digunakan dalam proses selanjutnya.

Dasar distribusi yang digunakan adalah dengan proses *skim*, yaitu berupa penentuan *minimum path* jarak tempuh perjalanan proporsional terhadap intensitas tata guna lahan daerah pengaruh kegiatan ini .

c. Pemilihan Moda (*Modal Split*)

Dalam melaksanakan tahapan *modal split*, ada 2 (dua) macam konsep pendekatan, yaitu *Trip End Model* dan *Trip Interchange Modal Split Model*. Dalam studi ini, dipergunakan konsep pendekatan *Trip End Model* untuk membagi *total person trip* menjadi *vehicle trip*.

d. Pembebanan Perjalanan (*Trip/Traffic Assignment*)

Tahapan terakhir adalah *Trip/Traffic Assignment*. Tahapan ini menggunakan perangkat lunak paket program *transportasi*. Tahapan ini akan menghasilkan indikator kinerja lalu lintas yang meliputi derajat kejemuhan, tundaan dan panjang antrian serta volume kendaraan di tiap ruas jalan yang kemudian divalidasi dengan volume lalu lintas hasil survey.

2. Analisis Kinerja Ruas Jalan Dan Persimpangan

Untuk dapat mengetahui dan memahami permasalahan transportasi dan lalu lintas pada daerah studi, pada tahap lanjutan, konsultan akan melakukan analisis kinerja jaringan jalan baik *tanpa Pengembangan Taman Pusparagam Kabupaten Bungo* maupun *dengan Pengembangan Taman Pusparagam Kabupaten Bungo*. Analisis kinerja jaringan yang dilakukan oleh konsultan disini terdiri atas analisis kinerja ruas jalan dan kinerja simpang untuk daerah eksternal dan analisis antrian pada jalan akses. Oleh karena itu dalam analisis kinerja jaringan eksisting ini, parameter yang digunakan antara lain adalah nisbah volume-kapasitas (V/C ratio), derajat kejemuhan (*degree of saturation*), panjang antrian (*queue*), besar hambatan (*delay*) dan kecepatan(*speed*).

3. Analisis Penanganan Dampak

Tahapan analisis penanganan dampak ialah tahapan di mana skema yang diusulkan dikaji keefektifannya dengan parameter mikro rekayasa lalu lintas. Analisis yang dilakukan terdiri dari analisis jaringan jalan eksternal lokasi dan analisis internal lokasi.

Kajian eksternal lokasi meliputi kajian terhadap usulan perbaikan geometrik serta pengendalian persimpangan, penanganan ruas jalan, penyediaan fasilitas angkutan umum, serta penyediaan fasilitas pejalan kaki. Sedangkan analisis internal lokasi ditekankan pada kajian usulan akses keluar-masuk serta parkir.

4. Rekomendasi

Rekomendasi terhadap alternatif penanganan dampak terbaik yang disampaikan dengan dilengkapi rencana teknik manajemen lalu lintas yang direkomendasikan dalam periode analisis.

BAB 3

GAMBARAN UMUM

3.1. DAERAH PENGEMBANGAN YANG DIUSULKAN

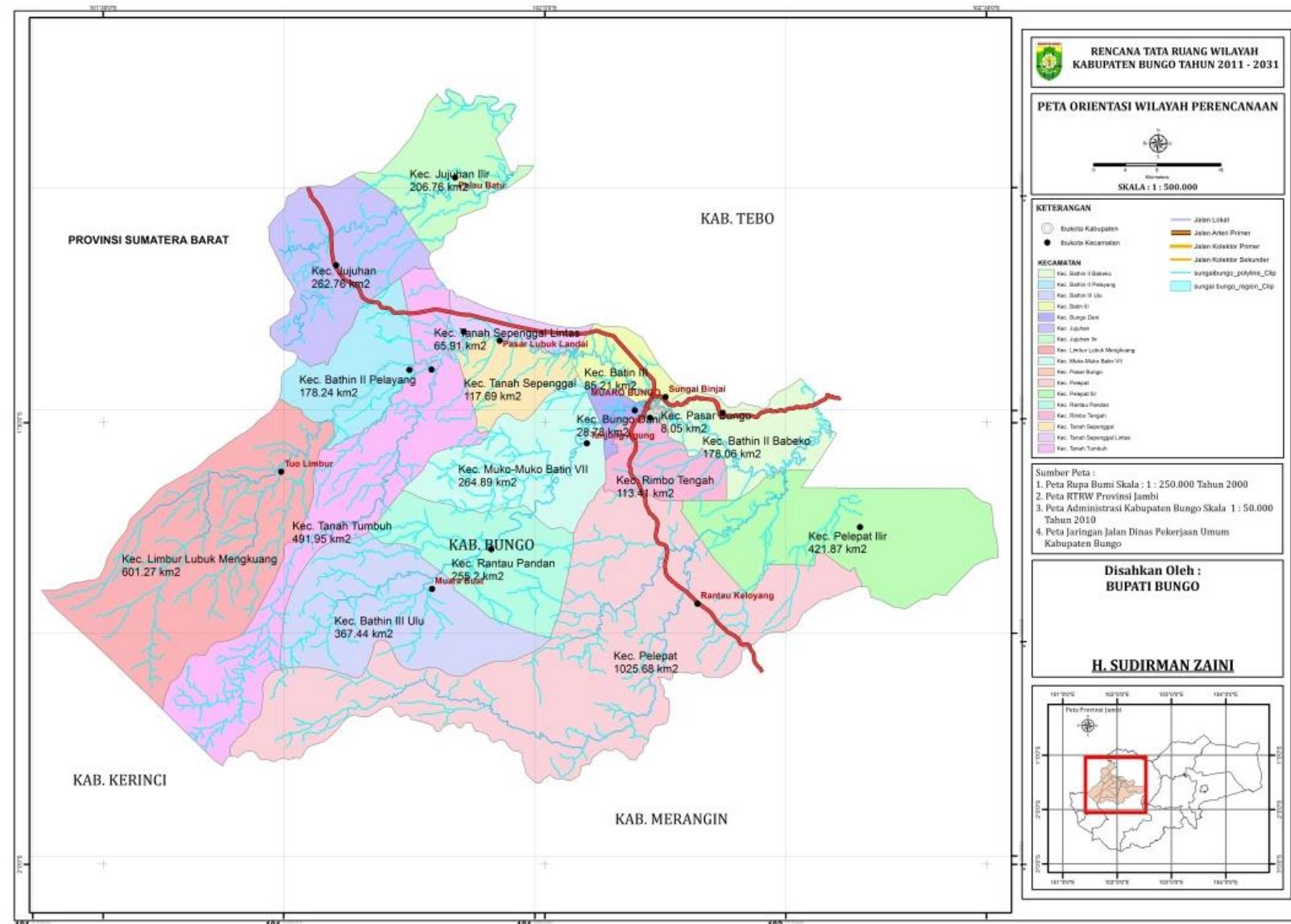
3.1.1 Lokasi Pembangunan

Kabupaten Bungo sebagai salah satu daerah Kabupaten/kota dalam Provinsi Jambi, semula merupakan bagian dari Kabupaten Merangin, sebagai salah satu kabupaten dari keresidenan Jambi yang tergabung dalam Provinsi Sumatera Tengah berdasarkan Undang-Undang nomor 10 tahun 1948. Kabupaten ini merupakan hasil pemekaran dari kabupaten Kabupaten Bungo Tebo pada tanggal 12 Oktober 1999. Selanjutnya berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1956, Kabupaten Merangin yang semula Ibukotanya berkedudukan di Bangko di pindahkan ke Muara Bungo. Pada tahun 1958 rakyat Kabupaten Merangin melalui DPRD peralihan dan DPRDGR bertempat di Muara Bungo dan Bangko mengusulkan kepada Pemerintah Pusat agar: Kewedanaan Muara Bungo dan Tebo menjadi Kabupaten Muara Bungo Tebo dengan Ibukota Muara Bungo. Kewedanaan Sarolangun dan Bangko menjadi kabupaten Bangko dengan Ibukotanya Bangko. Sebagai perwujudan dari tuntutan rakyat tersebut, maka keluarlah Undang-undang Nomor 7 Tahun 1965 tentang pembentukan Daerah Kabupaten Sarolangun Bangko berkedudukan di Bangko dan kabupaten Muara Bungo Tebo berkedudukan di Muara bungo Yang mengubah Undang Undang Nomor 12 tahun 1956.

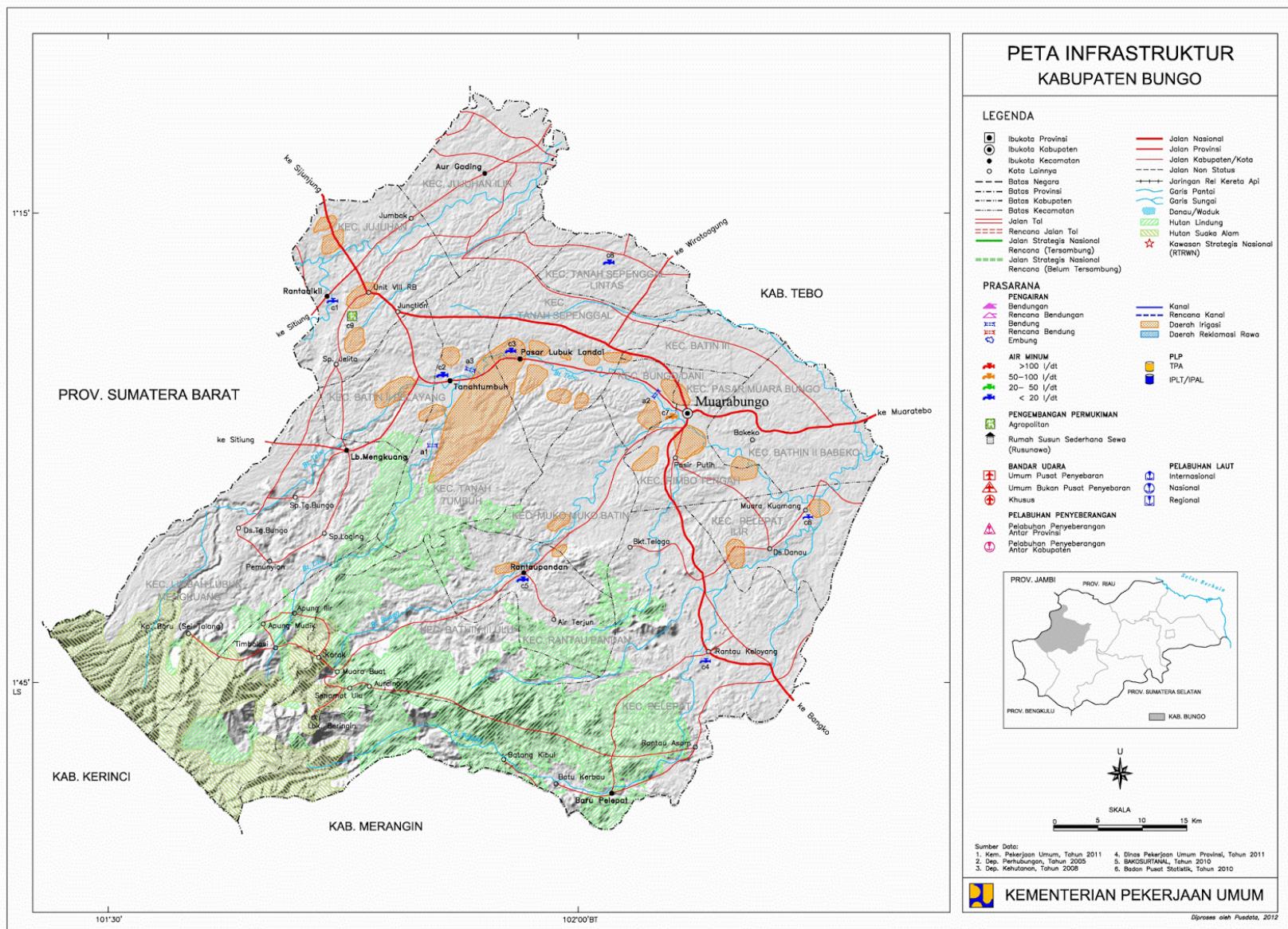
Seiring dengan pelantikan M.Saidi sebagai Bupati diadakan penurunan papan nama Kantor Bupati Merangin dan di ganti dengan papan nama Kantor Bupati Muara Bungo Tebo, maka sejak tanggal 19 Oktober 1965 dinyatakan sebagai, Hari Jadi kabupaten Muara Bungo Tebo. Untuk memudahkan sebutannya dengan keputusan DPRGR kabupaten daerah Tingkat II Muara Bungo Tebo, ditetapkan dengan sebutan Kabupaten Bungo Tebo. Seiring dengan berjalannya waktu melalui Undang-Undang Nomor 54 Tahun 1999 Kabupaten Bungo Tebo dimekarkan menjadi 2 wilayah yaitu Kabupaten Bungo dan Kabupaten Tebo.

Secara astronomis, Kabupaten Bungo terletak di antara 101°27' sampai dengan 102°30' Bujur Timur dan diantara 1°08' hingga 1°55' Lintang Selatan. Sedangkan secara geografisnya, wilayah kabupaten Bungo memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Provinsi Sumatera Barat
- Sebelah Timur : Kabupaten Tebo
- Sebelah Selatan: Kabupaten Merangin
- Sebelah Barat : Kabupaten Kerinci



Gambar III. 1 Letak dan Wilayah Administrasi Kabupaten Bungo



Gambar III. 2 Infrastruktur Kabupaten Bungo

Wilayah Kabupaten Bungo secara umum adalah berupa daerah perbukitan dengan ketinggian berkisar antara 70 hingga 1300 Mdpl, di mana sekitar 87,70% diantaranya berada pada rentang ketinggian 70 hingga 499 Mdpl. Sebagian besar wilayah Kabupaten Bungo berada pada Sub Daerah Aliran Sungai (Sub-Das) Sungai Batang Tebo. Secara geomorfologis wilayah Kabupaten Bungo merupakan daerah aliran yang memiliki kemiringan berkisar antara 0-8 persen (92,28%). Sebagaimana umumnya wilayah lainnya di Indonesia, wilayah Kabupaten Bungo tergolong beriklim tropis dengan temperatur udara berkisar antara 25,8°-26,7°C. Curah hujan di Kabupaten Bungo selama tahun 2004 berada diatas rata-rata lima tahun terakhir yakni sejumlah 2398,3 mm dengan jumlah hari hujan sebanyak 176 hari atau rata-rata 15 hari per bulan dan rata rata curah hujan mendekati 200 mm per bulan.

Berikut adalah sungai yang melintasi kecamatan di Kabupaten Bungo:

Tabel III. 1 Daftar Sungai di Kabupaten Bungo

No	Kecamatan	Nama Sungai
1	Pelepat	Sungai Baru Pelepat
2	Pelepat Ilir	Sungai Baru Pelepat, Sungai Kuamang
3	Bathin II Babeko	Sungai Batang Tebo
4	Rimbo Tengah	Sungao Mengkuang
5	Bungo Dani	Sungai Batang Bungo
6	Pasar Muara Bungo	Sungai Batang Bungo, Sungai Batang Tebo
7	Bathin II	Sungai Batang Bungo, Sungai Batang Tebo
8	Rantau Pandan	Sungai Batang Bungo
9	Muko-Muko Bathin VII	Sungai Batang Bungo
10	Bathin II Ulu	Sungai Batang Bungo
11	Tanah Sepenggal	Sungai Batang Tebo
12	Tanah Sepenggal Lintas	Sungai Batang Tebo
13	Tanah Tumbuh	Sungai Batang Tebo
14	Limbur Lubuk Mengkuang	Sungai Batang Tebo
15	Bathin II Pelayang	Sungai Batang Tebo
16	Jujuhan	Sungai Batang Jujuhan
17	Jujuhan Ilir	Sungai Batang Jujuhan

3.1.1 Wilayah Administrasi dan Pemerintahan

Luas wilayah kabupaten Bungo adalah sebesar 4.659 km². Dimana untuk saat ini, wilayah administrasi kabupaten Bungo terbagi ke dalam 17 kecamatan.

Tabel III. 2 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Bungo

No	Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas (km ²)	Persentase (%)
1	Pelepat	Rantau Keloyang	1069,07	22,94
2	Pelepat Ilir	Kuamang Jaya	410,29	8,81
3	Bathin II Babeko	Simpang Babeko	176,29	3,78
4	Rimbo Tengah	Candika	96,90	2,1
5	Bungo Dani	Talang Pantai	35,97	0,7
6	Pasar Muara Bungo	Bungo Timur	9,21	0,2
7	Bathin II	Manggis	80,46	1,7
8	Rantau Pandan	Rantau Pandan	239,61	5,14
9	Muko-Muko Bathin VII	Tanjung Agung	186,73	4,01
10	Bathin II Ulu	Muara Buat	373,83	8,01
11	Tanah Sepenggal	Pasar Lubuk Landai	106,92	2,29
12	Tanah Sepenggal Lintas	Ambacang Gedang	77,51	1,66
13	Tanah Tumbuh	Tanah Tumbuh	236,55	5,07
14	Limbur Lubuk Mengkuang	Tuo Limbur	932,41	20,01
15	Bathin II Pelayang	Pelayang	179,84	3,84
16	Jujuhan	Rantau Ikil	254,12	5,45
17	Jujuhan Ilir	Pulau Batu	193,04	4,14
TOTAL			4659	100

Sumber: Kab. Bungo Dalam Angka 2024, BPS

Kecamatan dengan wilayah terluas adalah Kecamatan Pelepat yaitu seluas 1069,07 km² (22,94% wilayah Bungo). Sedangkan kecamatan dengan luas wilayah terkecil adalah Kecamatan Pasar Muaro Bungo dengan luas 9,21 km² (0,2% wilayah Bungo).

Tinggi wilayah dan jarak antara Ibu kota Kabupaten Bungo ke daerah kecamatan dapat dilihat pada table berikut:

Tabel III. 3 Tinggi wilayah dan jarak antara Ibu kota Kabupaten Bungo ke daerah kecamatan

No	Kecamatan	Tinggi Wilayah (mdpl)	Jarak ke Ibukota (km)
1	Pelepat	65	30
2	Pelepat Ilir	72	25
3	Bathin II Babeko	60	17
4	Rimbo Tengah	91	2
5	Bungo Dani	54	7
6	Pasar Muara Bungo	53	5
7	Bathin II	63	7
8	Rantau Pandan	97	30
9	Muko-Muko Bathin VII	70	10
10	Bathin II Ulu	141	39
11	Tanah Sepenggal	62	23
12	Tanah Sepenggal Lintas	75	18
13	Tanah Tumbuh	112	39
14	Limbur Lubuk Mengkuang	202	75
15	Bathin II Pelayang	101	48
16	Jujuhan	91	50
17	Jujuhan Ilir	90	80
TOTAL			

Tabel III. 4 Batas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Bungo

No	Kecamatan	Batas Wilayah	
1.	Pelepat	Utara	Kec. Muko-Muko Bathin VII
		Selatan	Kab. Kerinci
		Barat	Kab. Merangin
		Timur	Kec. Rantau Pandan
2.	Pelepat Ilir	Utara	Kab. Tebo
		Selatan	Kec. Pelepat
		Barat	Kab. Merangin
		Timur	Kec. Rimbo Tengah
3.	Bathin II Babeko	Utara	Kab. Tebo
		Selatan	Kec. Rimbo Tengah
		Barat	Kec. Pelepat Ilir
		Timur	Kec. Pasar Muaro Bungo
4.	Rimbo Tengah	Utara	Kec. Pasar Muaro Bungo
		Selatan	Kec. Pelepat
		Barat	Kec. Pelepat Ilir
		Timur	Kec. Bungo Dani
5.	Bungo Dani	Utara	Kec. Muko Muko Bathin VII
		Selatan	Kec. Pasar Muaro Bungo
		Barat	Kec. Rimbo Tengah
		Timur	Kec. Bathin III
6.	Pasar Muaro Bungo	Utara	Kec. Bathin III
		Selatan	Kec. Rimbo Tengah
		Barat	Kec. Bathin Babeko
		Timur	Kec. Bungo Dani
7.	Bathin III	Utara	Kab. Tebo
		Selatan	Kec. Pasar Muara Bungo
		Barat	Kec. Bathin II Babeko
		Timur	Kec. Tanah Sepenggal Lintas
8.	Rantau Pandan	Utara	Kec. Tanah Tumbuh
		Selatan	Kec. Pelepat
		Barat	Kec. Muko-Muko Bathin VII
		Timur	Kec. Bathin III Ulu
9.	Muko-Muko Bathin VII	Utara	Kec. Tanah Tumbuh
		Selatan	Kec. Pelepat
		Barat	Kec. Bungo Dani
		Timur	Kec. Rantau Pandan
10.	Bathin III Ulu	Utara	Kec. Jujuhan
		Selatan	Kec. Pelepat, Kab. Kerinci

		Barat	Kec. Rantau Pandan
		Timur	Kab. Kerinci
11.	Tanah Sepenggal	Utara	Kec. Tanah Sepenggal Lintas
		Selatan	Kec. Muko-Muko Bathin VII
		Barat	Kec. Bathin II
		Timur	Kec. Tanah Tumbuh
12.	Tanah Sepenggal Lintas	Utara	Kab. Tebo
		Selatan	Kec. Bungo Dani
		Barat	Kec. Bathin III
		Timur	Kec. Tanah Tumbuh
13	Tanah Tumbuh	Utara	Kec. Tanah Sepenggal Lintas
		Selatan	Kec. Rantau Pandan
		Barat	Kec. Tanah Sepenggal
		Timur	Kec. Bathin II Pelayang
14	Limbur Lubuk Mengkuang	Utara	Kec. Jujuha
		Selatan	Kec. Bathin III Ulu
		Barat	Kec. Tanah Tumbuh
		Timur	Prov. Sumatera Barat
15	Bathin II Pelayang	Utara	Kec. Jujuhan
		Selatan	Kec. Tanah Tumbuh
		Barat	Kec. Tanah Sepenggal Lintas
		Timur	Kec. Jujuha
16	Jujuhan	Utara	Kab. Tebo
		Selatan	Kec. Limbur Lubuk Mengkuang
		Barat	Kec. Bathin II Pelayang
		Timur	Prov. Sumatera Barat
17	Jujuhan Ilir	Utara	Kab. Tebo
		Selatan	Kec. Jujuhan
		Barat	Kab. Tebo
		Timur	Prov. Sumatera Barat

3.1.2 Kependudukan

Jumlah penduduk di kabupaten Bungo pada tahun 2023 berdasarkan proyeksi adalah sebesar 376.382 jiwa yang terdiri dari 191.594 jiwa penduduk laki-laki dan 184.788 jiwa penduduk perempuan. Dimana jika dibandingkan dengan sensus penduduk tahun 2022 - 2023, jumlah penduduk Kabupaten Bungo mengalami laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,34 % seperti terlihat pada **Tabel III.5**

Tabel III. 5 Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kab. Bungo

No	Kecamatan	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk Per Tahun 2022-2023 (%)
1	Pelepat	37,16	1,82
2	Pelepat Ilir	52,43	0,84
3	Bathin II Babeko	15,31	2,44
4	Rimbo Tengah	35,34	2,62
5	Bungo Dani	28,30	1,10
6	Pasar Muara Bungo	21,29	0,12
7	Bathin II	28,39	2,77
8	Rantau Pandan	10,84	0,71
9	Muko-Muko Bathin VII	15,78	0,84
10	Bathin II Ulu	10,02	1,47
11	Tanah Sepenggal	25,16	1,12
12	Tanah Sepenggal Lintas	24,00	0,54
13	Tanah Tumbuh	15,46	0,76
14	Limbur Lubuk Mengkuang	17,28	1,17
15	Bathin II Pelayang	9,07	0,17
16	Jujuhan	20,29	2,06
17	Jujuhan Ilir	10,28	0,02
TOTAL/ RATA-RATA		376,38	1,34

Sumber: Kab. Bungo Dalam Angka 2024, BPS

Berdasarkan perbandingan antara jumlah penduduk dengan luas wilayah, kepadatan penduduk kabupaten Bungo pada tahun 2023 adalah sebesar 81,4 jiwa per-km². Kecamatan dengan kepadatan penduduk tertinggi di Kabupaten Bungo adalah Kecamatan Pasar Muara Bungo yaitu sebesar 2.337 jiwa per-km², sedangkan kepadatan penduduk terendah terdapat di Kecamatan Limbur Lubuk Mengkuang dengan kepadatan sebesar 18,7 jiwa per-km².

Tabel III. 6 Persebaran Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Bungo

No	Kecamatan	Percentase Penduduk		Kepadatan Penduduk per km2	
		2022	2023	2022	2023
1	Pelepat	9,83	9,87	34,1	34,9
2	Pelepat Ilir	14,00	13,93	128,1	129,7
3	Bathin II Babeko	4,02	4,07	84,3	86,5
4	Rimbo Tengah	9,27	9,39	352,5	362,6
5	Bungo Dani	7,54	7,52	784,5	796,0
6	Pasar Muara Bungo	5,72	5,66	2.337,7	2.337,0
7	Bathin II	7,44	7,54	340,0	350,1
8	Rantau Pandan	2,90	2,88	45,5	46,0
9	Muko-Muko Bathin VII	4,21	4,19	84,7	85,7
10	Bathin II Ulu	2,66	2,66	26,5	27,0
11	Tanah Sepenggal	6,70	6,68	234,5	238,0
12	Tanah Sepenggal Lintas	6,43	6,38	312,4	315,3
13	Tanah Tumbuh	4,13	4,11	65,6	66,4
14	Limbur Lubuk Mengkuang	4,60	4,59	18,4	18,7
15	Bathin II Pelayang	2,44	2,41	51,3	51,6
16	Jujuhan	5,35	5,39	78,0	79,9
17	Jujuhan Ilir	2,77	2,73	54,3	54,5
TOTAL/ RATA-RATA		100	100	80,1	81,4

Sumber: Kab. Bungo Dalam Angka 2023, BPS

Sedangkan jika dilihat dari jenis kelamin penduduk kabupaten Bungo, Perbandingan penduduk laki-laki dengan penduduk perempuan (Sex Ratio) kabupaten Bungo pada tahun 2023 sebesar 104% yang berarti setiap 100 orang penduduk perempuan terdapat 104 penduduk laki-laki.

Tabel III. 7 Rasio Jenis Kelamin Penduduk

No	Kecamatan	Rasio Jenis Kelamin
1	Pelepat	108
2	Pelepat Ilir	107
3	Bathin II Babeko	105
4	Rimbo Tengah	105
5	Bungo Dani	106
6	Pasar Muara Bungo	104
7	Bathin II	107
8	Rantau Pandan	106
9	Muko-Muko Bathin VII	103
10	Bathin II Ulu	106
11	Tanah Sepenggal	105
12	Tanah Sepenggal Lintas	99
13	Tanah Tumbuh	95
14	Limbur Lubuk Mengkuang	96
15	Bathin II Pelayang	105
16	Jujuhan	95
17	Jujuhan Ilir	103
TOTAL/ RATA-RATA		104

Tabel III. 8 Banyaknya Penduduk Dirinci Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin

No	Kelompok Umur	Laki - Laki	Perempuan	Jumlah
1	0 - 4	16.658	16.061	32.719
2	5 - 9	16.540	15.916	32.456
3	10 - 14	16.800	15.941	32.741
4	15 - 19	16.721	15.696	32.417
5	20 - 24	16.589	15.760	32.349
6	25 - 29	16.118	15.648	31.766
7	30 - 34	15.756	15.262	31.018
8	35 - 39	15.233	14.738	29.971
9	40 - 44	14.035	13.508	27.543
10	45 - 49	12.573	12.023	24.596
11	50 - 54	10.556	10.081	20.637
12	55 - 59	8.412	8.000	16.412
13	60 - 64	6.452	6.191	12.643
14	65 - 69	4.545	4.492	9.037
15	70 -75	2.681	2.801	5.482
16	75+	1.925	1.670	4.595
Total		191.594		

Sumber: Kab. Bungo Dalam Angka 2024, BPS

3.1.3 Jaringan Transportasi (Jalan)

Perhubungan darat merupakan prasarana pengangkutan yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan makin meningkatnya usaha dan perkembangan wilayah maka akan menuntut peningkatan pengembangan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dan jasa dari satu daerah ke daerah lain. Dalam upaya mendorong pemerataan pembangunan sampai ke pelosok daerah, Pemerintah Kabupaten Bungo secara bertahap telah mengembangkan jaringan jalan yang diarahkan untuk membuka daerah-daerah potensial dan terpencil, memperluas jaringan ke pusat-pusat produksi dengan daerah pemasaran serta mengembangkan wilayah perkotaan sebagai simpul distribusi barang dan jasa.

Di Kabupaten Bungo terbentang jalan sepanjang 802,19 km. Jalan tersebut terdiri dari permukaan aspal (693,77 km), kerikil (82,92 km), tanah (19,50 km), dan rigid beton (6 km).

Jumlah jembatan di Kabupaten Bungo adalah sebanyak 221 jembatan yang terdiri dari 14 jembatan rangka, 34 jembatan gantung dan 173 jembatan konvensional. Tidak terdapat jembatan kombinasi maupun jembatan balley di Kabupaten Bungo.

Sebagai wilayah yang dijuluki kota lintas, Kabupaten Bungo menjadi tempat berlalu lalang truk pengangkut barang. Sepanjang tahun 2023 terdapat 4.910 truk barang yang masuk dan keluar dari terminal truk Muaro Bungo.

Tabel III. 9 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Kabupaten Bungo

No	Tingkat Kewenangan Pemerintahan	Tahun		
		2021	2022	2023
1	Negara	122,2	122,2	122,2
2	Provinsi	90,33	90,33	90,33
3	Kabupaten	802,19	802,19	802,19
Jumlah		1.014,62	1.014,62	1.014,62

Sumber: Kab. Bungo Dalam Angka 2024, BPS

Tabel III. 10 Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Bungo

No	Tingkat Kewenangan Pemerintahan	Tahun		
		2021	2022	2023
1	Baik	402,07	412,68	367,24
2	Sedang	242,21	192,14	144,20
3	Rusak	156,91	63,76	186,46
4	Rusak berat	1,00	133,61	104,29
Jumlah		802,19	802,19	802,19

Sumber: Kab. Bungo Dalam Angka 2024, BPS

Tabel III. 11 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kecamatan dan Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Bungo (km)

Kecamatan	Aspal (km)	Kerikil (km)	Beton (km)	Tanah (km)	Jumlah (km)
Pelepat	121,3	32,75	-	-	154,05
Pelepat Ilir	52,58	6,19	-	5,18	63,95
Bathin II Babeko	23,80	-	-	-	23,80
Rimbo Tengah	74,51	5,50	4,0	-	84,01
Bungo Dani	42,36	-	-	-	42,36
Pasar Muara Bungo	35,82	-	-	-	35,82
Bathin II	20,47	1,50	-	-	21,97
Rantau Pandan	35,64	4,03	0,60	4,20	44,47
Muko-Muko Bathin VII	50,53	-	-	-	50,53
Bathin II Ulu	26,16	9,95	-	2,33	38,43
Tanah Sepenggal	4,73	-	-	-	4,73
Tanah Sepenggal Lintas	32,20	0,20	1,40	-	33,8
Tanah Tumbuh	23,98	5,80	-	-	29,78
Limbur Lubuk Mengkuang	48,52	-	-	6,21	54,73
Bathin II Pelayang	6,60	17,0	-	1,58	25,18
Jujuhan	48,04	-	-	-	48,04
Jujuhan Ilir	46,53	-	-	-	46,53
	693,77	82,92	6,0	19,50	802,19

Tabel III. 12 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kecamatan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Bungo

Tahun	Kondisi Jalan				Jumlah (km)
	Baik (km)	Sedang (km)	Rusak (km)	Rusak Berat (km)	
Pelepat	51,13	26,24	43,89	32,79	154,05
Pelepat Ilir	18,34	15,53	23,43	6,65	63,95
Bathin II Babeko	17,70	2,30	3,80	0	23,80
Rimbo Tengah	52,48	12,58	15,3	3,65	84,01
Bungo Dani	20,10	7,18	14,88	0,20	42,36
Pasar Muara Bungo	28,65	6,53	0,5	0,14	35,82
Bathin II	14,44	2,0	4,74	0,79	21,97
Rantau Pandan	20,43	1,58	13,16	9,30	44,47
Muko-Muko Bathin VII	18,41	9,38	14,74	8,0	50,53
Bathin II Ulu	18,25	9,6	8,66	1,92	38,43
Tanah Sepenggal	1,8	0	0	2,93	4,73
Tanah Sepenggal Lintas	17,85	7,75	8,20	0	33,8
Tanah Tumbuh	12,71	4,57	6,5	6,0	29,78
Limbur Lubuk Mengkuang	23,14	10,35	13,64	7,6	54,73
Bathin II Pelayang	6,0	11,19	6,19	1,80	25,18
Jujuhan	27,65	7,89	8,83	3,67	48,04
Jujuhan Ilir	18,15	9,53	0	18,85	46,53
Bungo	367,237	144,2	186,46	104,46	802,19

Tabel III. 13 Banyaknya Bus dan Penumpang melalui Terminal Bus Tipe A Muara Bungo

Bulan	Kendaraan		Penumpang	
	Datang	Berangkat	Datang	berangkat
Januari	2.675	2.675	66.152	66.065
Februari	2.156	2.156	44.741	44.723
Maret	2.336	2.326	47.034	47.028
April	3.008	3.008	71.535	71.720
Mei	3.150	3.150	77.533	77.461
Juni	2.551	2.551	60.596	60.590
Juli	2.996	2.996	75.475	75.466
Agustus	2.747	2.747	58.484	58.484
September	2.290	2.290	49.363	48.919
Oktober	2.462	2.462	52.089	51.957
November	2.302	2.302	48.036	48.011
Desember	3.110	3.057	79.593	79.071
Bungo	367,237	144,2	186,46	104,46

Sedangkan jumlah kendaraan bermotor yang ada di kabupaten Bungo pada tahun 2023 didominasi oleh sepeda motor sebanyak 41.828 unit kendaraan.

Tabel III. 14 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya di Kabupaten Bungo

No	Jenis Kendaraan	Tahun	
		2022	2023
1	Sedan, Jeep, Station Wagon	12.183	11.827
2	Bus, Mikrobus	109	177
3	Truk, Pick Up	3.842	3.209
4	Kendaraan Khusus	0	0
5	Sepeda Motor, Skuter	28.803	26.615
6	Kendaraan Bermotor diatas Air	0	0
Kabupaten Bungo		44.937	41.828

3.1.4 Pertanian, Kehutanan, Peternakan, dan Perikanan

a. Perkebunan

Kabupaten Bungo memiliki lahan perkebunan seluas 147.594 ha atau 31 % dari luas wilayah keseluruhan, lahan yang sudah dioleh menjadi lahan perkebunan seluas 46.494 Ha, masih terdapat potensi lahan seluas 101.096 Ha.

• Perkebunan Karet

Karet merupakan komoditas unggulan di Kabupaten Bungo yang dapat dikembangkan lebih lanjut. Peluang investasi tersedia di beberapa Kecamatan, yakni Tanah Tumbuh, Bathin II Pelayang, Rantau Pandan, Bathin III Ulu, Pasar Muara Bungo, Bathin III, Rimbo Tengah, Bungo Dani, Jujuhan, Jujuhan Ilir, Tanah Sepenggal, Tanah Sepenggal Lintas, Pelepat, Pelepat Ilir, Limbur Lubuk Mengkuang, Muko-muko Bathin VII dan Bathin II Babeko.

1. Sarana pendukung : meliputi jalan, jaringan listrik, pasar lelang, tenaga kerja, pasar modern, rumah sakit.
2. Peluang pemasaran : industri pengolahan crumb rubber, industri pengolahan kayu karet.
3. Program pendukung : pembangunan jalan produksi perkebunan, peremajaan karet rakyat, izin pemanfaatan kayu rakyat, peningkatan mutu bokar, peningkatan pasar lelang dan izin pemanfaatan kayu rakyat.
4. Peluang investasi : industri hilir, ban serat karet, spare part kendaraan, industri plywood dan pulp.
5. Jumlahproduksi : 46.550 Ha/Tahun.

• Perkebunan Kelapa Sawit

Kelapa Sawit merupakan komoditi unggulan yang ada di Kabupaten Bungo, dimana penyebarannya ada di setiap Kecamatan di Kabupaten Bungo yang mampu mendongkrak ekonomi masyarakat.

1. Sarana pendukung : jalan, jaringan listrik, pasar lelang, tenaga kerja, bandar udara, pasar modern, rumah sakit dan hotel.
2. Peluang pemasaran : industri pengolahan kelapa sawit dan turunannya.
3. Program pendukung : pembangunan jalan produksi perkebunan, bantuan bibit kelapa sawit, penilaian usaha perkebunan.
4. Turunan minyak inti : industry turunan CPO, sabun, deterjen, cream, margarin, bio diesel, minyak goreng, dll.
5. Kepala sawit : cocoa, cream fat dan deterjen, turunan oleo kimia sawit, ester, sawit, plastic, pelumas, emulator, dll
6. Jumlahproduksi : 112.776 ha/tahun

b. Peternakan

Pembangunan sektor peternakan telah memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Bungo untuk terus dilakukan upaya peningkatan produksi, populasi dan penerapan teknologi seperti melalui Inseminasi Buatan (IB) dan penggemukan sapi.

Jenis ternak yang dikembangkan adalah ternak besar, ternak kecil serta unggas. Populasi ternak sapi di Kabupaten Bungo sebanyak 42.239 ekor, dengan peningkatan populasi sebesar 4,72 % per tahun. Kebutuhan daging sapi Kabupaten Bungo sebesar 1.000 kg/hari, sementara ketersediaan daging hanya 200 kg/hari. Keadaan ini memberikan peluang yang cukup menjanjikan di Kabupaten Bungo.

- Lokasi : Kecamatan Pelepat Ilir
- Sarana pendukung : jalan aspal, jaringan listrik, Rumah Potong Hewan (RPH) standar nasional.
- Peluang investasi : Pengembangan peternakan sapi.
- Populasi : pengembangan pakan ternak.
- Jumlah produksi : 30.936 ekor 112.776 ha/tahun
- Ketersediaan lahan pengembangan Hijauan Makanan Ternak (HMT) : 63 ha

3.1.5 Industri, Pertambangan, dan Energi

a. Pertambangan

• Batubara

Bahan tambang batu bara di Kabupaten Bungo memiliki kualitas yang cukup baik dengan kandungan kalori antara 5.000 sampai dengan 7.300 Kalori. Saat ini bahan tambang batu bara sudah diusahakan oleh beberapa perusahaan. Adapun peluang investasi yang masih terbuka untuk pertambangan batu bara meliputi penggalian dan pemasaran batu bara yang masih belum diusahakan dan pembangunan industri yang menggunakan bahan baku batu bara.

Peluang Investasi : briket batu bara dan pembangunan PLTU mulut tambang.

• Emas

Potensi emas di Kabupaten Bungo terdiri dari 2 sumber, yaitu emas primer dan emas sekunder, yang tersebar di beberapa Kecamatan antara lain, Rantau Pandan enganc adangan sebesar 14.400 kg, Pelepat 87.000 kg, Limbur Lubuk Mengkuang 25.000 kg, Tanah Sepenggal 10.000 kg, Pelepa tllir 8.000 kg serta Jujuhan 11.000 kg.

• Minyak Bumi

Kabupaten Bungo memiliki indikasi cadangan minyak bumi yang tersimpan di

kedalaman 600 meter sampai dengan 800 meter pada beberapa Kecamatan antara lain, Jujuhan 4 titik bor, Rantau Pandan 4 titik bor, Limbur Lubuk Mengkuang 4 titik bor, Tanah Sepenggal 2 titik bor, Tanah Tumbuh 3 titik bor dan Muara Bungo 2 titik bor yang merupakan potensi untuk dilakukan eksplorasi.

3.1.6 Pariwisata

- **Tempat Pemandian Lubuk Beringin**

Lokasi tempat pemandian ini di Dusun Lubuk Beringin Kecamatan Bathin III Ulu yang termasuk ke dalam kawasan hutan adat yang asri dimana tempat pemandian ini menjadi sarana favorit bagi masyarakat Kabupaten Bungo dan sekitarnya untuk rekreasi

- **Air Terjun Tegan Kiri**

Air terjun ini berlokasi di Kecamatan Rantau Pandan yang berjarak 34 km dari Ibu Kota Kabupaten Bungo. Pengunjung bisa menggunakan kendaraan roda 2 atau pun roda 4. Air terjun bersumber dari perbukitan dengan ketinggian 26 meter. Air terjun ini memiliki ketinggian 10 meter dengan panorama alam yang sangat indah dan masih asri. Di lokasi air terjun ini telah tersedia tempat pemandian dan lapangan parkir. Di sekitar lokasi wisata alam ini merupakan habitat hewan jenis kera dan beruang madu dan juga masih sering ditemukan bunga bangkai (*Amorphopallus Titanium*).

3.1.2 Rencana Pembangunan

Taman Pusparagam adalah salah satu proyek pengembangan ruang terbuka hijau di Kabupaten Bungo, Provinsi Jambi, Indonesia. Pengembangan taman ini bertujuan untuk menciptakan ruang publik yang nyaman bagi masyarakat, serta meningkatkan kualitas lingkungan hidup di wilayah tersebut. Taman ini diharapkan dapat menjadi tempat rekreasi, edukasi, dan kegiatan sosial bagi warga sekitar, sekaligus meningkatkan daya tarik pariwisata di Kabupaten Bungo.

Proyek pengembangan taman seperti Taman Pusparagam umumnya mencakup beberapa elemen penting, seperti:

- Penanaman Pohon dan Tumbuhan: Menambahkan ruang hijau untuk meningkatkan kualitas udara dan memberi kesan alami serta menyegarkan.
- Fasilitas Umum: Seperti tempat duduk, jalur pejalan kaki, taman bermain anak-anak, dan area olahraga, yang semuanya bertujuan untuk mendukung aktivitas warga.
- Pembangunan Infrastruktur: Membangun akses jalan, penerangan, dan fasilitas lain untuk memastikan kenyamanan pengunjung.
- Sarana Edukasi Lingkungan: Taman seperti ini seringkali menjadi tempat untuk kegiatan edukasi mengenai pelestarian alam dan pentingnya menjaga lingkungan. Proyek ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan ruang terbuka hijau yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan positif, serta memperindah lingkungan kota. Taman Pusparagam juga menjadi salah satu langkah pemerintah daerah untuk mengurangi masalah polusi dan memperbaiki kualitas udara.

Taman Pusparagam, menjadi salah satu daya tarik masyarakat Bungo dan wisatawan. (1.010, bungo dalam angka 2024)

Terdapat tonggak pergerakan masyarakat Bungo, sebagai bentuk kontribusinya terhadap kemerdekaan Indonesia

Dikelilingi oleh pedagang kaki lima (PKL). Terdata, ada setidaknya 77 PKL yang berjualan di sekeliling taman Pusparagam.

Melihat dari bangunan yang ada pada sekitar taman, terdapat beberapa elemen pembentuk morfologi kota, yakni Kantor Pos, Kantor Militer (saat ini museum), Kantor dinas pendidikan dan kebudayaan, dan Perniagaan (Bank)

Kondisi Eksisting Taman Pusparagam



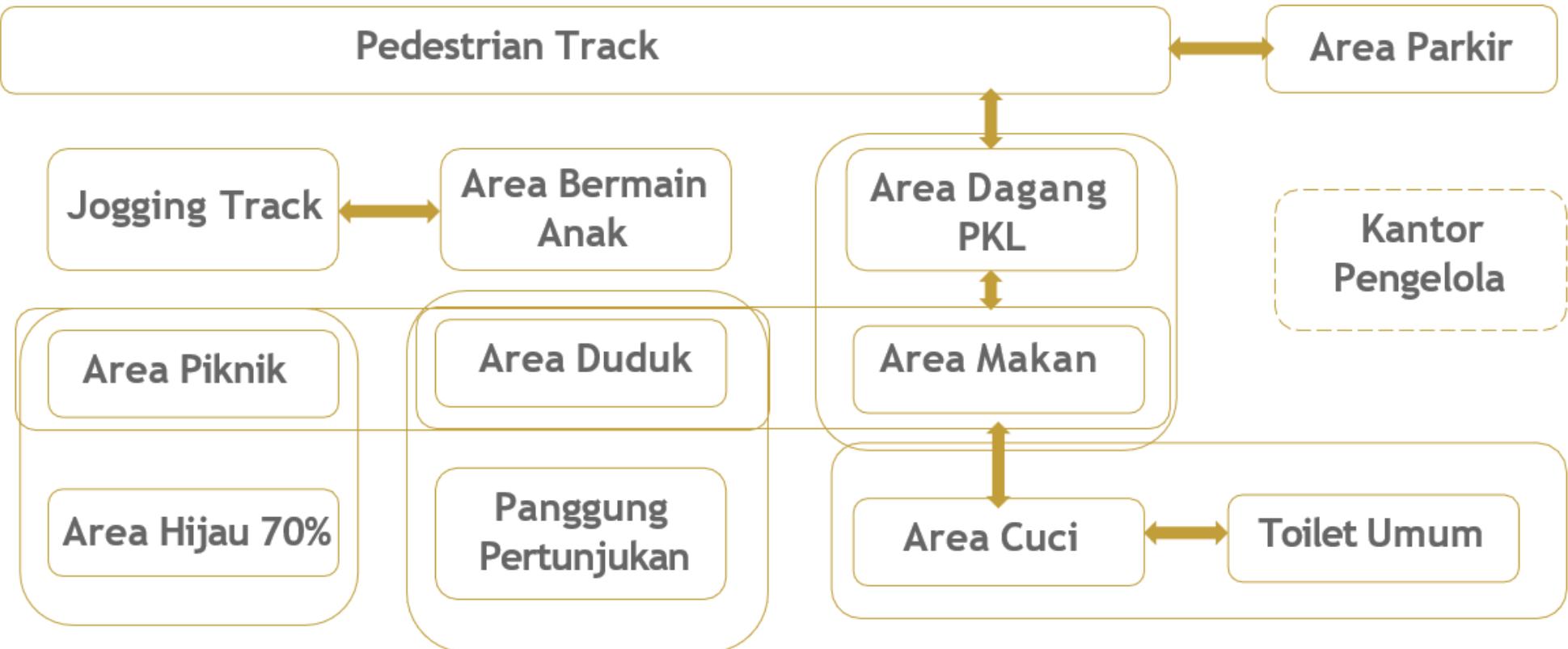
Taman Puspa Ragam memiliki bangunan pengisi ruang mirip alun alun kota dengan beberapa fasilitas layanan publik disekitarnya menjadikan taman puspa ragam sebagai pusat kegiatan Masyarakat.

Aktifitas Masyarakat di Taman Pusparagam

Hari Biasa Pagi - Sore = Masyarakat Pekerja Sore Ke Malam = Masyarakat Dan Keluarga

Hari Libur

Pagi - Malam = Masyarakat Dan Keluarga



Gambar III. 3 Program Ruang Taman Pusparagam



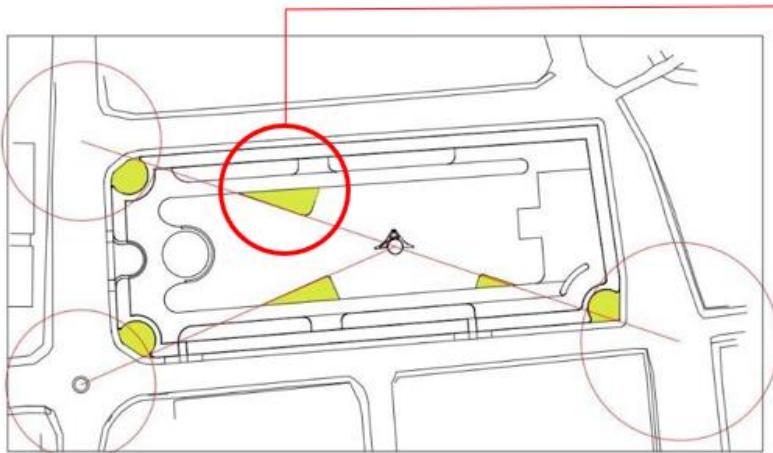
Gambar III. 4 Siteplan Taman Pusparagam



Gambar III. 5 Rencana Desain Taman Pusparagam

Area Duduk

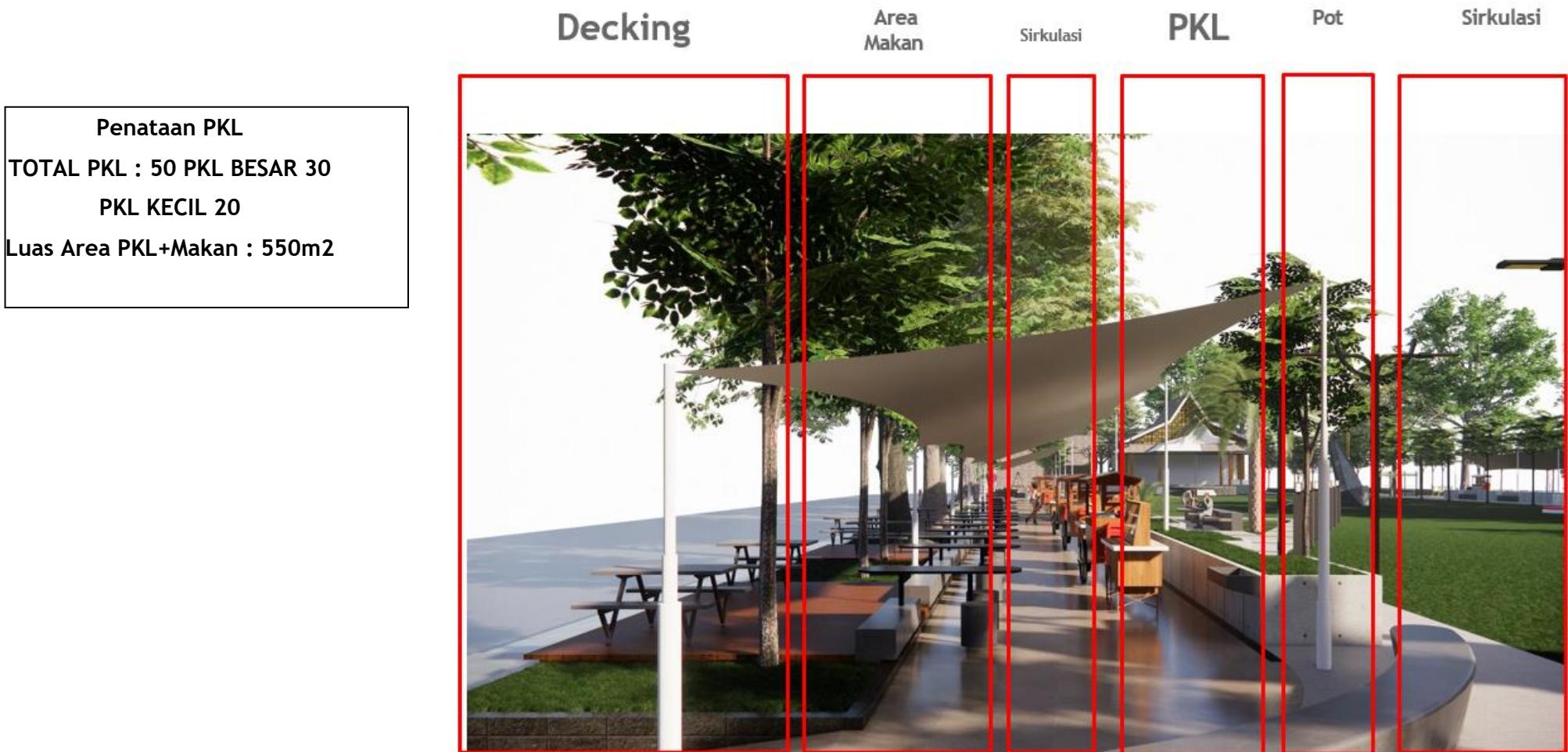
Perkerasan ini hadir untuk mewadahi pengguna agar mampu duduk berhadapan untuk berinteraksi



Gambar III. 6 Rencana Desain Taman Pusparagam



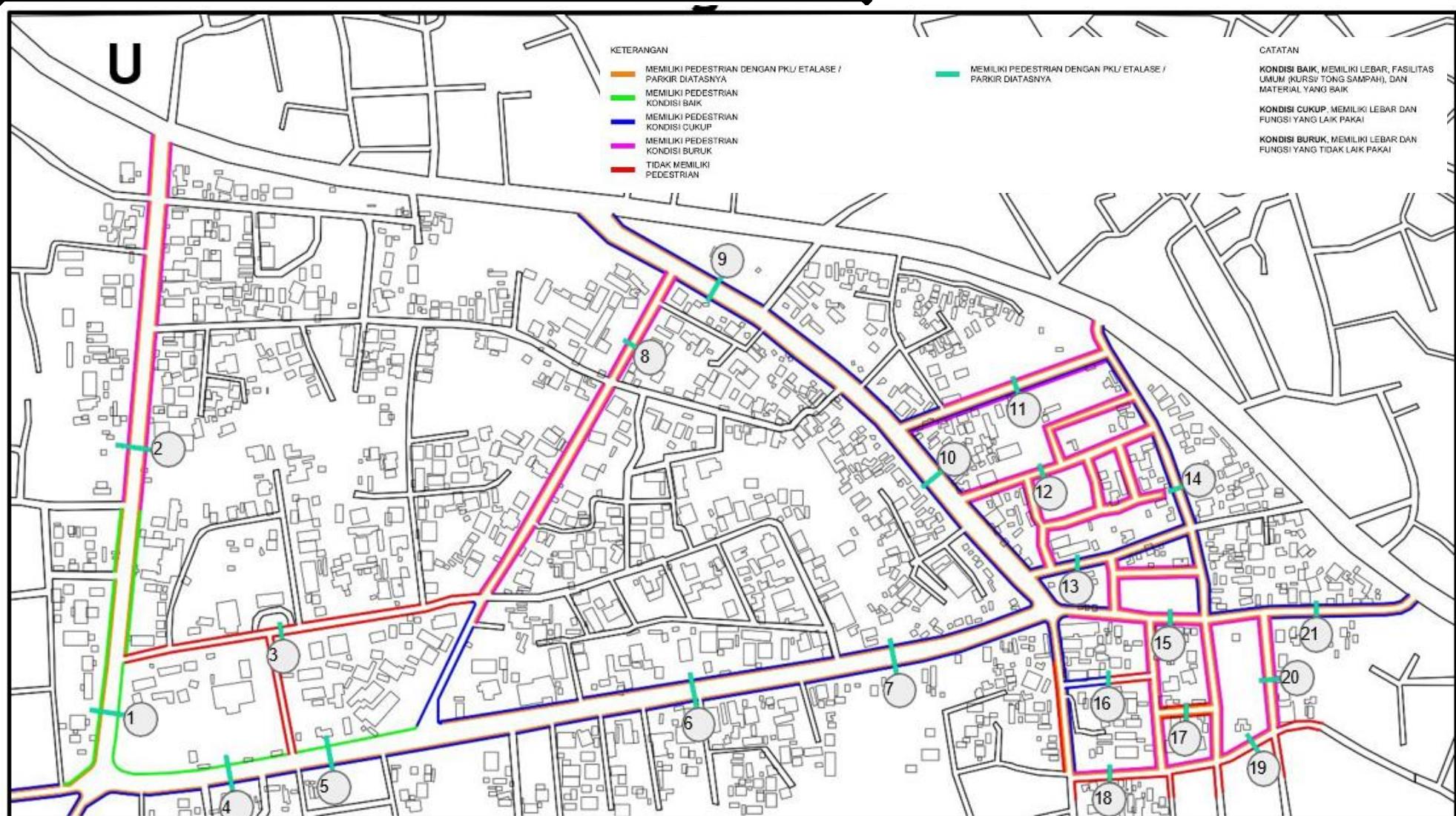
Gambar III. 7 Rencana Desain Taman Pusparagam Untuk Penataan Pedagang Kaki Lima



Gambar III. 8 Rencana Desain Taman Pusparagam Untuk Penataan Pedagang Kaki Lima



Gambar III. 9 Utilitas Taman Pusparagam



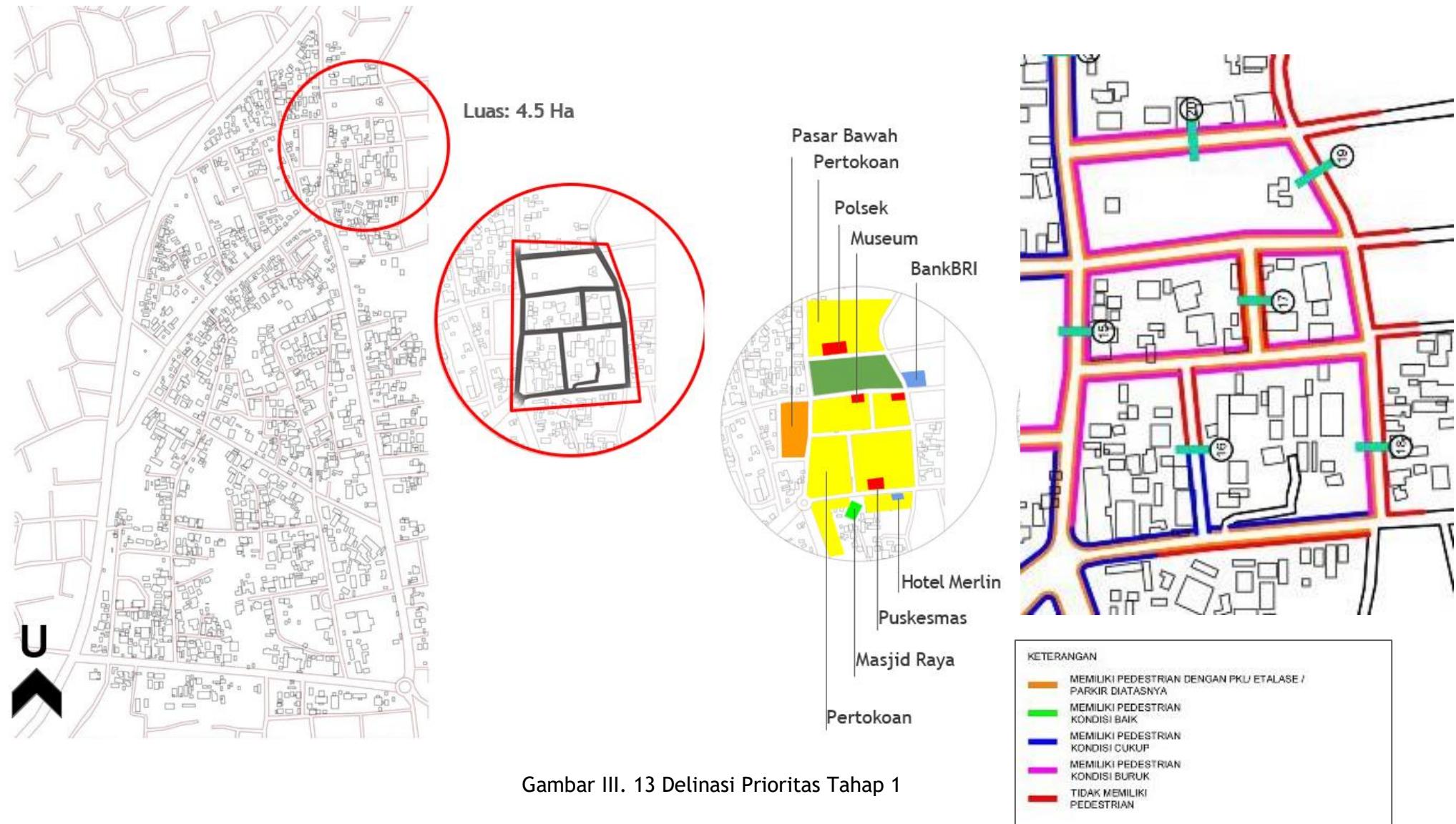
Gambar III. 10 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting



Gambar III. 11 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting

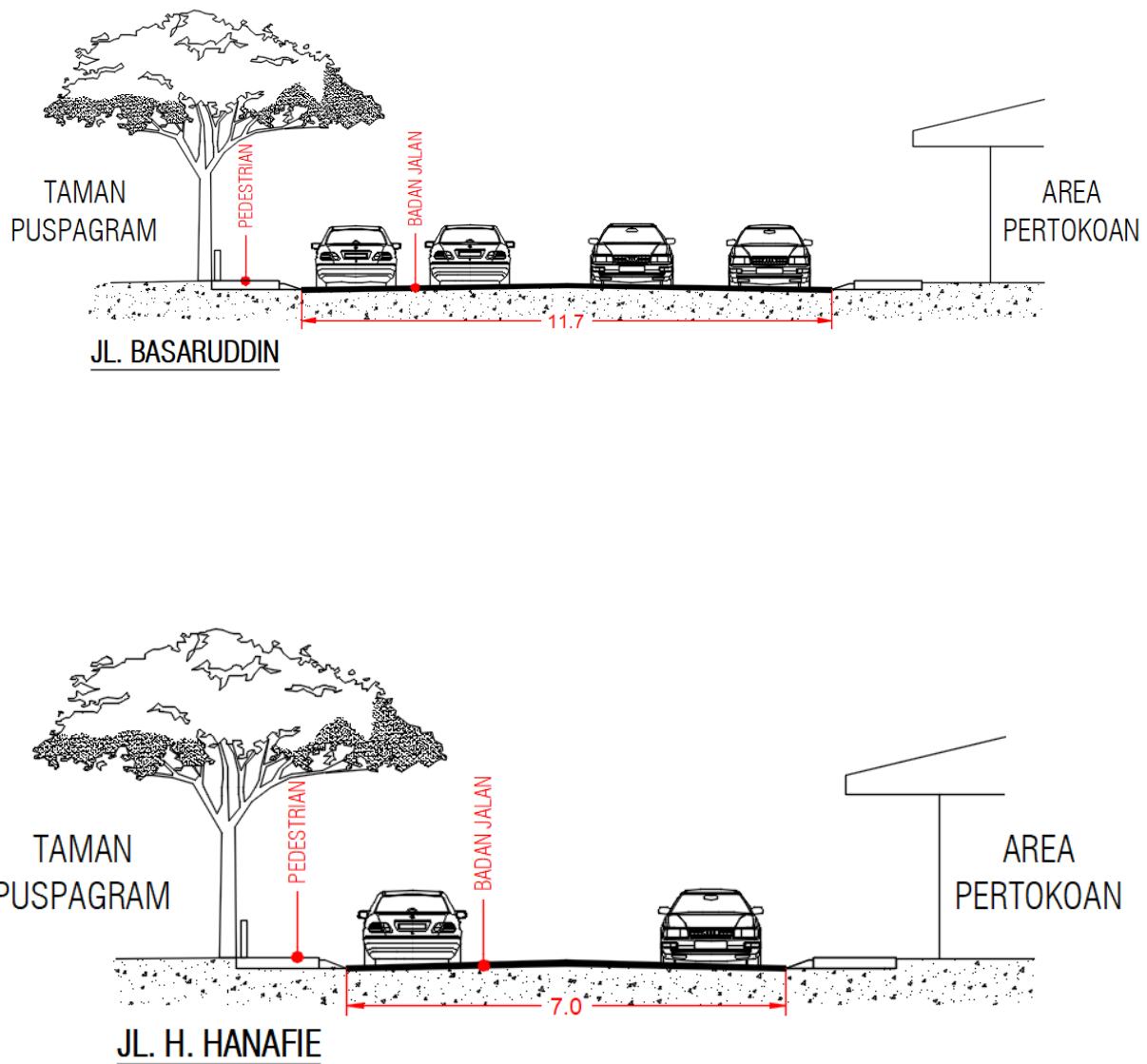


Gambar III. 12 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting

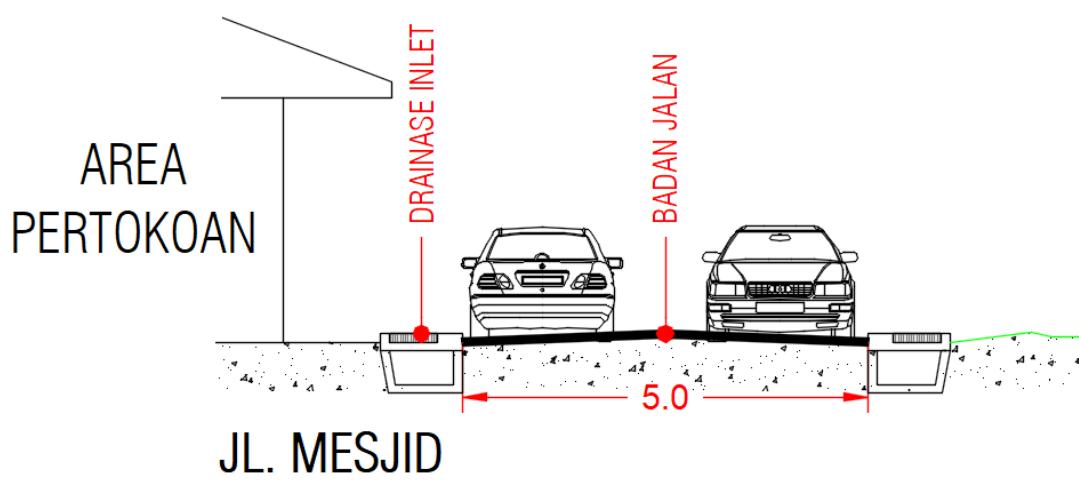
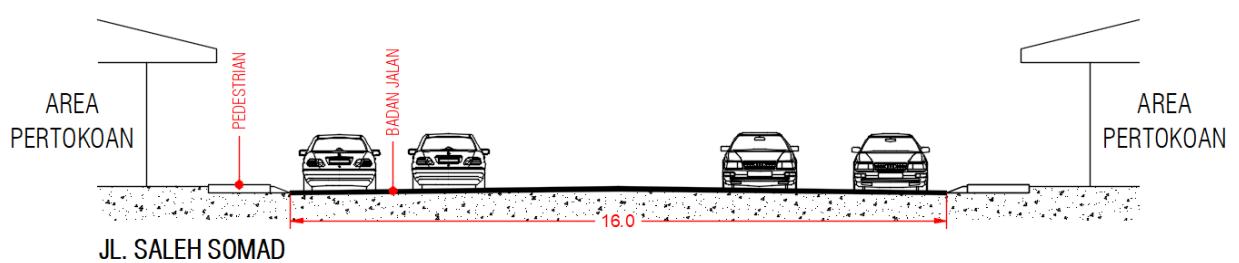
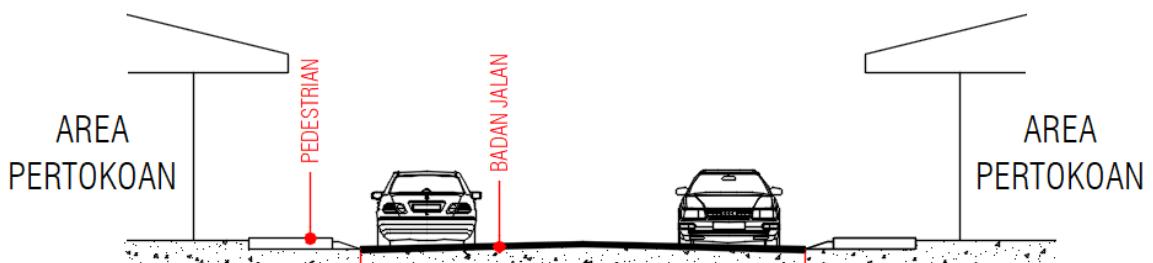


Gambar III. 13 Delinasi Prioritas Tahap 1

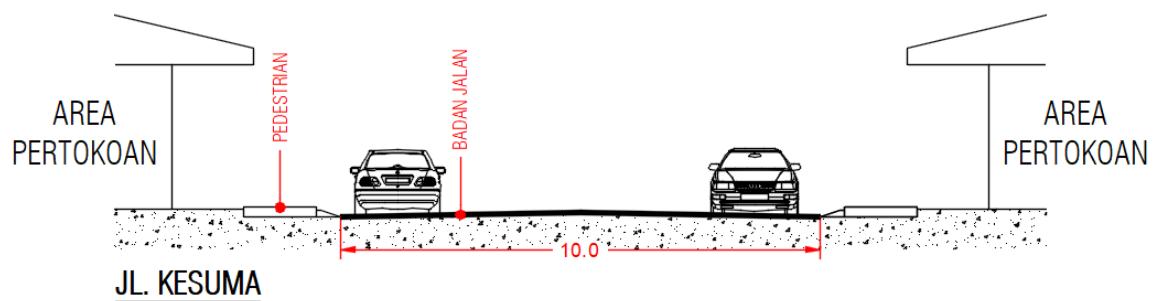
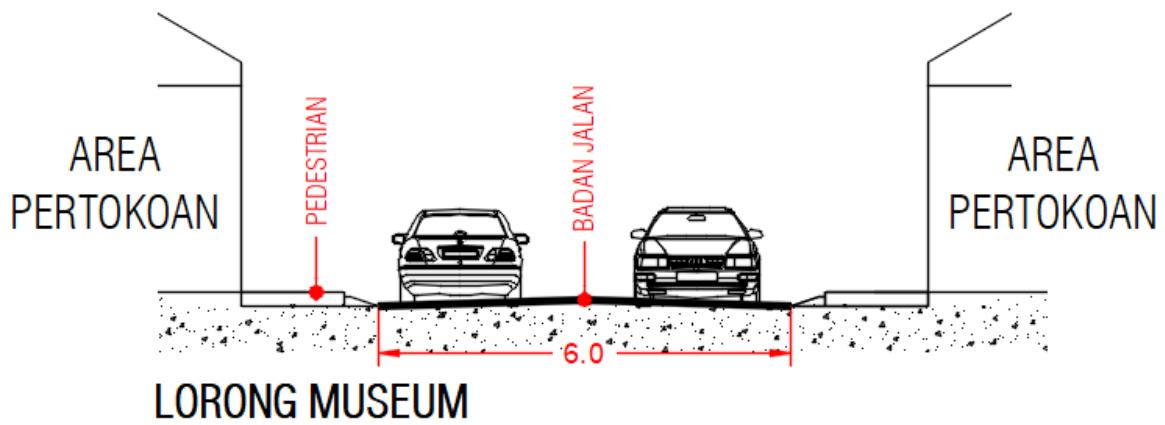
3.2. INVENTARISASI INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI



Gambar III. 14 Inventarisasi Jalan Basaruddin dan Jalan H Hanafie



Gambar III. 15 Inventarisasi Jalan Mardeka, Jalan Saleh Somad dan Jalan Mesjid



Gambar III. 16 Inventarisasi Jalan Museum dan Jalan Kesuma

BAB 4

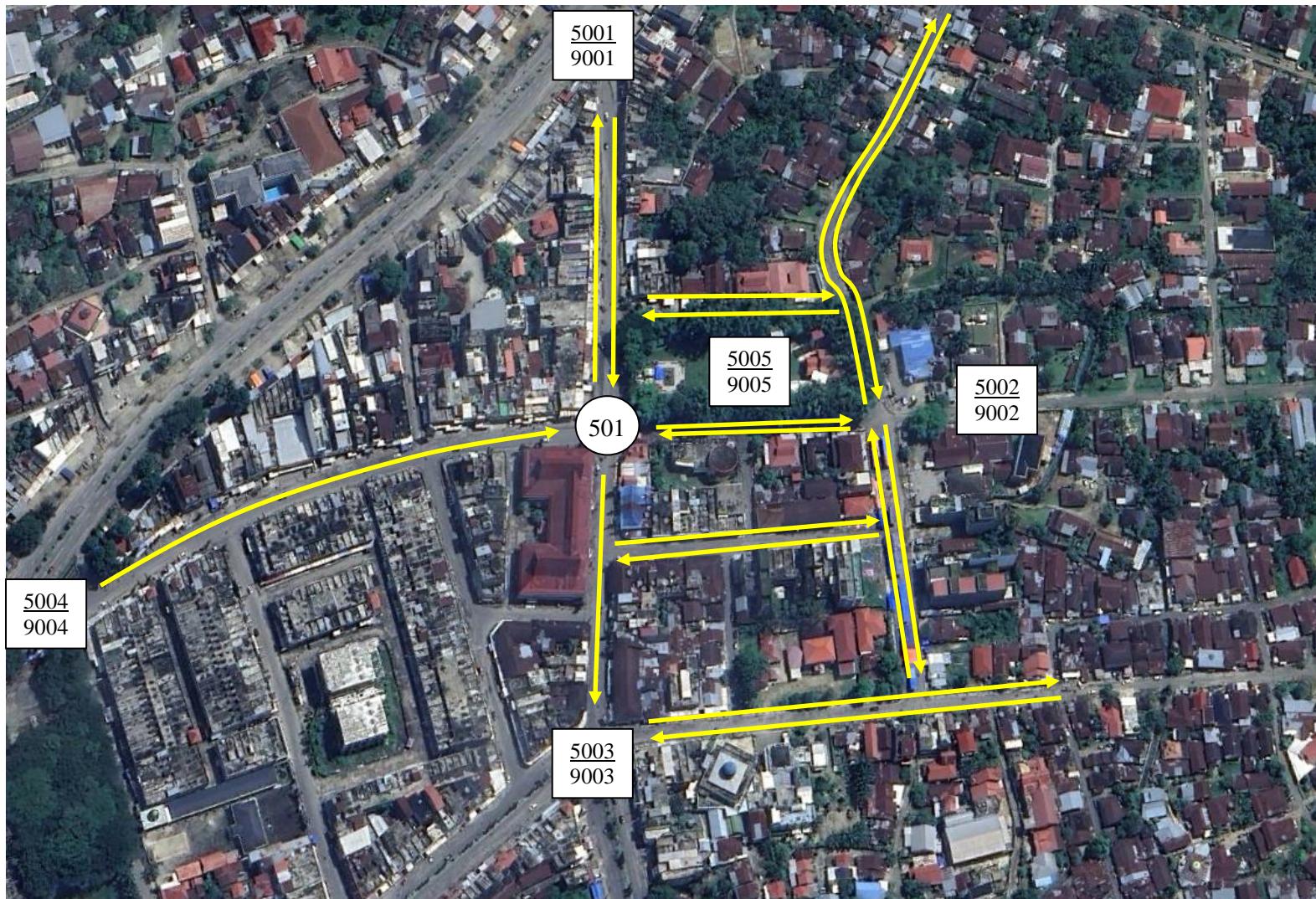
ANALISIS PERJALANAN DAN LALU LINTAS

4.1. KONDISI LALU LINTAS SAATINI (EKSISTING)

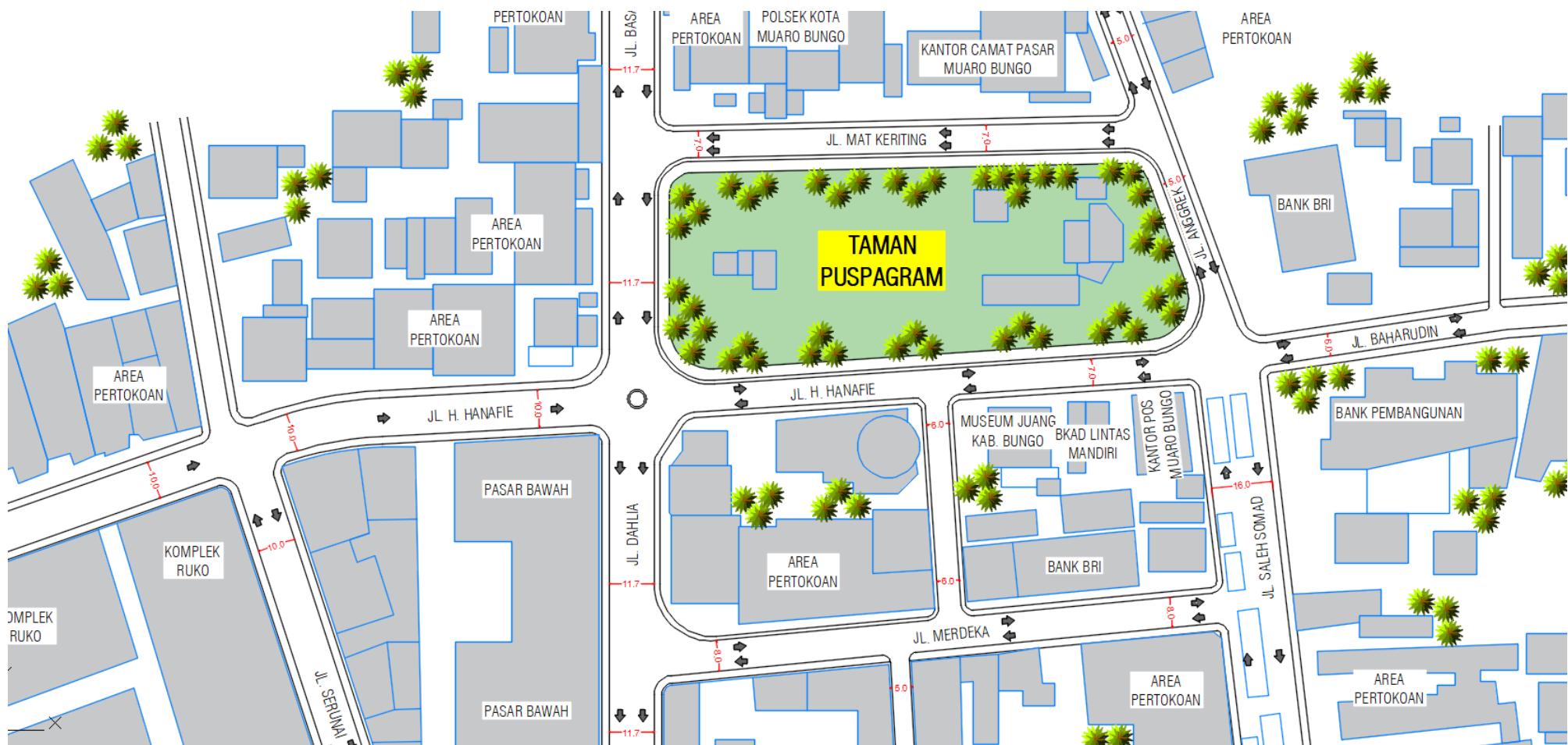
Kondisi lalu lintas ini merupakan kondisi saat ini dimana pembangunan Taman Pusparagam belum dilaksanakan. Pembebanan lalu lintas ini dilakukan untuk membandingkan model yang digunakan dengan kondisi saat ini yang nantinya akan dilakukan pada tahap validasi model.

Sebelum melakukan pembebatan terlebih dahulu melakukan kodefikasi jaringan jalan yaitu dengan memberikan penomoran/kode pada setiap titik simpul dan setiap arah arus lalu lintas pada semua ruas jalan yang menjadi objek penelitian.

Kodefikasi jaringan jalan untuk saat ini dapat dilihat pada **Gambar IV.1**.



Gambar IV. 1 Kodefikasi Jaringan Lalu Lintas kondisi Eksisting



Gambar IV. 2 Inventarisasi Jaringan Lalu Lintas kondisi Eksisting

4.1.1. Kodefikasi Zona (Kondisi Tanpa Pembangunan)

Pada kondisi tanpa pembangunan pengkodefikasian zona pada kajian ini di bagi menjadi 4 zona, data kodefikasi zona pada kajian ini, sebagai berikut.

Tabel IV. 1 Kodefikasi Zona (Eksisting)

No	Kode Zona	Nama Daerah
1	5001/9001	Jalan Lintas Sumatera
2	5002/9002	Bank BRI
3	5003/9003	Bundaran Muara Bungo
4	5004/9004	Jalan Lintas Sumatera
5	5005/9005	Taman Pusparagam

4.1.2. Data Jalan

Adapun nama persimpangan dan nama ruas jalan sesuai kodefikasinya dapat dilihat pada Tabel IV.2 di bawah ini :

Tabel IV. 2 Kodefikasi Jaringan Jalan (Eksisting)

No	Nama Jalan	Arah	Lebar Jalan (Meter)
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	6
		Arah BCA	
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	11
		Arah Tugu Simpang	
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	16
		Arah Kantor Pos	
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	6
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	6
		Arah Jalan Saleh Somad	
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	16
		Arah Puskesmas	
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	11
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	9
		Arah Bundaran	

Sumber : Analisis Konsultan

4.1.3. Inventarisasi Jaringan Jalan

Di sekitar lokasi rencana pembangunan Taman Pusparagam mempunyai 8 (delapan) ruas jalan yang terkena dampak yaitu Jalan Jalan Mat Keriting,Jalan Basarudin,Jalan Anggrek,Jalan Hanafi,Jalan Mardeka,Jalan Saleh Somad,Jalan Dahlia,Jalan Kesuma.

JALAN	Ukuran Kota (Juta)	Tipe Lajur Jalan	Lebar Jalan (M)
JALAN MAT KERITING	1	2/2UD	5
JALAN BASARUDIN	1	2/2UD	10
JALAN ANGGREK	1	2/2UD	16
JALAN HANAFI	1	2/2UD	5
JALAN MARDEKA	1	2/2UD	6
JALAN SALEH SOMAD	1	2/2UD	16
JALAN DAHLIA	1	2/1D	11
JALAN KESUMA	1	2/2UD	9

4.1.4. Data O-D Tahun 2024

Dari hasil survei gerakan membelok dan volume ruas secara terkласifikasi diperoleh estimasi matrik asal tujuan saat ini (tahun 2024) dalam satuan smp/jam sebagaimana terlihat pada **Tabel IV.3.**

Tabel IV. 3 Matrik Asal Tujuan (OD) Tanpa Pembangunan Tahun 2024 (smp/jam)

OD	1	2	3	4	5	Jumlah
1	0	34	325	43	64	466
2	56	0	165	32	34	287
3	189	155	0	62	53	459
4	198	125	245	0	79	647
5	63	32	50	76	0	221
Jumlah	506	346	785	213	230	2080

Sumber :Analisis Konsultan

Dari tabel matrik asal tujuan tahun 2024 dapat diketahui bahwa tarikan lalu lintas terbesar adalah menuju zona 3 (arah Bundaran Muara Bungo) sedangkan bangkitan perjalanan terbesar adalah ke zona 4 (arah Jalan Lintas Sumatera).

4.1.5. Unjuk Kerja Lalu Lintas Saat ini (Tahun 2024)

Unjuk kerja saat Konstruksi perlu dikaji untuk mengetahui permasalahan kondisi saat konstruksi sehingga dapat dijadikan dasar untuk menetapkan potensial penanganan dampak apabila Taman Pusparagam dibangun.

simulasi pembebanan lalu lintas hanya untuk manajemen kendaraan angkutan barang material untuk kegiatan pembangunan, diantaranya :

- Manajemen Lalu Lintas saat konstruksi
- Manajemen waktu operasional angkutan material
- Tata cara pengangkutan, dll.

Dengan penanganan-penanganan yang dilakukan pada internal lokasi dan di sekitar pembangunan Taman Pusparagam diharapkan akan dapat tidak mengganggu arus lalu lintas disekitar Taman Pusparagampada saat pembangunan. Kinerja tersebut dapat ditunjukkan berupa reduksi hambatan kendaraan keluar masuk área pembangunan Taman Pusparagam terhadap lalu lintas terusan.

4.1.6. Unjuk Kerja Lalu Lintas Tanpa Pembangunan (Tahun 2024)

Unjuk kerja saat ini perlu dikaji untuk mengetahui permasalahan kondisi saat ini sehingga dapat dijadikan dasar untuk menetapkan potensial penanganan dampak apabila Taman Pusparagam dibangun. Data masukan jaringan jalan kondisi saat ini dapat dilihat

Tabel IV.4.

Tabel IV. 4 Data Masukan Jaringan Jalan

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4
		Arah BCA	594.4
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1
		Arah Tugu Simpang	1369.1
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9
		Arah Kantor Pos	1545.9
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0
		Arah Puskesmas	1943.0
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5
		Arah Bundaran	1812.5

Sumber : Analisis Konsultan

Dari hasil pembebanan lalu lintas yang dilakukan, kinerja jaringan jalan dan kinerja tiap-tiap ruas jalan untuk kondisi saat ini (*eksisting*) dapat dilihat pada **Tabel IV.5** dan **Tabel IV.6** berikut :

Tabel IV. 5 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi Tanpa Pembangunan Tahun 2024

No	Parameter Kinerja Jaringan	Jumlah
1	Total Waktu Perjalanan (kend/jam)	544
2	Total Panjang Perjalanan (kend-km)	756
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	32.15
4	Panjang Antriann (kend)	36
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	276

Sumber : Analisis Konsultan

Tabel IV. 6 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Tanpa Pembangunan Tahun 2024

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4	253	17.58	0.43	B
		Arah BCA	594.4	198	18.17	0.33	B
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1	489	36.04	0.36	B
		Arah Tugu Simpang	1369.1	466	36.24	0.34	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9	342	32.94	0.22	B
		Arah Kantor Pos	1545.9	331	33.01	0.21	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4	676	38.70	0.48	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5	211	28.69	0.17	A
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5	231	28.56	0.18	A
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0	421	32.99	0.22	B
		Arah Puskesmas	1943.0	411	33.04	0.21	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0	532	38.30	0.16	A
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	344	38.00	0.19	A
		Arah Bundaran	1812.5	362	37.89	0.20	A

Sumber : Analisis Konsultan

Dari tabel di atas terlihat bahwa semua ruas jalan yang ada disekitar Taman Pusparagam mempunyai V/C ratio rata-rata di bawah 0,5 dengan kecepatan rata-rata dalam jaringan 32.15 km/jam. Ruas jalan yang memiliki V/C ratio tertinggi tertinggi dan kecepatan tinggi adalah Jalan Hanafi.

4.2. KARAKTERISTIK PERMINTAAN PERJALANAN

4.2.1 Tingkat Tarikan Perjalanan

karakteristik permintaan perjalanan ke Taman Pusparagam.

Profil Pengunjung Sebagian besar pengunjung Taman Pusparagam adalah warga lokal Kabupaten Bungo dan sekitarnya. Mereka sering mengunjungi taman ini untuk bersantai, berolahraga, atau sekadar menikmati suasana hijau di tengah kota.

Meskipun tidak sebesar destinasi wisata lainnya, Taman Pusparagam juga menarik minat wisatawan, terutama yang sedang berkunjung ke Muara Bungo. Mereka biasanya tertarik dengan keindahan alam dan keunikan taman ini.

Taman ini menjadi tempat favorit keluarga untuk menghabiskan waktu bersama. Area bermain anak dan fasilitas yang ramah keluarga menjadi daya tarik utama. Taman Pusparagam juga menjadi tempat nongkrong yang populer bagi remaja dan kaum muda. Suasana yang santai dan keberadaan fasilitas umum membuat taman ini menjadi pilihan yang menarik.

Tujuan Kunjungan ke Taman Pusparagam sebagian besar untuk Bersantai. Banyak pengunjung yang datang ke Taman Pusparagam untuk bersantai dan menikmati suasana yang tenang. Mereka bisa membaca buku, mendengarkan musik, atau sekadar duduk-duduk di bawah pohon. Taman ini menyediakan fasilitas olahraga seperti jogging track dan area terbuka yang luas, sehingga banyak pengunjung yang memanfaatkannya untuk berolahraga. Anak-anak dapat bermain di area bermain yang disediakan, sementara orang dewasa bisa bersosialisasi dengan teman atau keluarga. Keindahan taman ini menjadi latar belakang yang menarik untuk berfoto. Banyak pengunjung yang datang untuk mengabadikan momen bersama keluarga atau teman.

Waaktu sibuk

Sama seperti taman-taman lainnya, Taman Pusparagam cenderung lebih ramai dikunjungi pada akhir pekan dan hari libur. Cuaca yang cerah dan tidak hujan membuat pengunjung lebih nyaman untuk beraktivitas di luar ruangan.

Pengunjung sangat menghargai keberadaan area hijau yang luas dan rindang.

Fasilitas Olahraga seperti Jogging track, area bermain, dan fasilitas olahraga lainnya menjadi daya tarik tersendiri. Kursi atau bangku yang nyaman sangat dibutuhkan untuk bersantai. Keberadaan penjual makanan dan minuman di sekitar taman akan sangat membantu pengunjung yang ingin mengisi perut.

Permintaan perjalanan ke Taman Pusparagam didorong oleh keinginan masyarakat untuk memiliki ruang terbuka hijau yang nyaman dan mudah diakses. Taman ini menawarkan berbagai aktivitas yang dapat dinikmati oleh semua kalangan usia. Dengan memahami karakteristik permintaan ini, pengelola taman dapat terus meningkatkan kualitas layanan dan fasilitas yang disediakan.

Taman Pusparagam memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi destinasi wisata yang lebih menarik, misalnya dengan mengadakan event-event tertentu atau menambah fasilitas yang lebih unik. **Salah satu tantangan yang dihadapi adalah menjaga kebersihan dan keamanan taman, terutama pada saat musim liburan atau akhir pekan.**

Ukuran tarikan perjalanan yang digunakan adalah tarikan kendaraan dan bukan tarikan perjalanan orang. Tarikan perjalanan individu yang tidak menggunakan kendaraan pribadi secara tidak langsung tetap diperhatikan dengan penyediaan fasilitas pendukung angkutan umum seperti jalur pejalan kaki.

Permintaan perjalanan timbul karena pergerakan kendaraan Operasional saat konstruksi saja, untuk kondisi lalu lintas sesudah operasional menggunakan perjalanan arah dan tujuan eksisting karena tidak timbul zona baru haya penambahan jaringan jalan saja.

Metode penaksiran tarikan perjalanan yang dipergunakan adalah dengan menggunakan rencana kerja dan Jumlah Karyawan serta Kendaraan Operasional yang dimiliki . Metode ini dipilih karena obyek yang dikaji merupakan pengembangan berskala lokal.

4.3. KONDISI LALU LINTAS PADA SAAT PEMBANGUNAN TAMAN PUSPARAGAM TAHUN 2024 (Skenario Masa Konstruksi)

Kodefikasi jaringan jalan setelah Taman Pusparagam dibangun dan dioperasikan akan mengalami perubahan terutama mengenai tambahan akses keluar-masuk Taman Pusparagam.

4.3.1. Kodefikasi Zona (Dengan Pembangunan)

Pada kondisi dengan pembangunan pengkodefikasian zona pada kajian ini dibagi menjadi 4 zona, data kodefikasi zona pada kajian ini dapat dilihat pada

Tabel IV.7.

Tabel IV. 7 Kodefikasi Zona Dengan Pembangunan

No	Kode Zona	Nama Daerah
1	5001/9001	Jalan Lintas Sumatera
2	5002/9002	Bank BRI
3	5003/9003	Bundaran Muara Bungo
4	5004/9004	Jalan Lintas Sumatera
5	5005/9005	Taman Pusparagam

4.3.2. Data Jalan

Data jalan kondisi setelah pembangunan tahun 2025 adalah sebagai berikut :

Tabel IV. 8 Kodefikasi Jaringan Jalan Kondisi Konstruksi Tahun 2025

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4
		Arah BCA	594.4
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1
		Arah Tugu Simpang	1369.1
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9
		Arah Kantor Pos	1545.9
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0
		Arah Puskesmas	1943.0
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5
		Arah Bundaran	1812.5

Sumber : Analisis Konsultan

4.3.3. Data O-D Dengan Pembangunan Tahun 2025

Dari hasil prediksi tarikan perjalanan maka dapat diperoleh matrik asal tujuan pada kondisi *konstruksi* dalam satuan smp/jam sebagaimana terlihat pada Tabel IV.9.

Tabel IV. 9 Matrik Asal Tujuan Kondisi Konstruksi 2025 (smp/jam)

OD	1	2	3	4	5	Jumlah
1	0.0	35.7	341.3	45.2	67.2	489
2	58.8	0.0	173.3	33.6	35.7	301
3	198.5	162.8	0.0	65.1	55.7	482
4	207.9	131.3	257.3	0.0	83.0	679
5	66.2	33.6	52.5	79.8	0.0	232
Jumlah	531	363	824	224	242	2184

Sumber : Analisis Konsultan

Dari tabel matrik asal tujuan diatas dapat diketahui bangkitan perjalanan terbesar dengan terbangunnya Taman Pusparagam adalah dari zona 4 (Jalan Lintas Sumatera) sebesar 679 smp/jam dan tarikan perjalanan terbesar adalah 824 smp/jam menuju arah Bundaran Muara Bungo.

Dari hasil pembebanan lalu lintas yang dilakukan, kinerja jaringan jalan dan kinerja tiap-tiap ruas jalan untuk kondisi Konstruksi dapat dilihat pada **Tabel IV.10** dan **Tabel IV.11** berikut:

Tabel IV. 10 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi Konstruksi Tahun 2025

No	Parameter Kinerja Jaringan	Jumlah
1	Total Waktu Perjalanan (kend/jam)	761.6
2	Total Panjang Perjalanan (kend-km)	808.92
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	31.78
4	Panjang Antrian (kend)	50.4
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	386.4

Sumber : Analisis Konsultan

Tabel IV. 11 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Masa Konstruksi Tahun 2025

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4	303	17.00	0.51	C
		Arah BCA	594.4	248	17.63	0.42	B
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1	539	35.57	0.39	B
		Arah Tugu Simpang	1369.1	516	35.79	0.38	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9	392	32.62	0.25	B
		Arah Kantor Pos	1545.9	381	32.69	0.25	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4	726	38.14	0.52	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5	261	28.36	0.21	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5	281	28.22	0.22	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0	471	32.73	0.24	B
		Arah Puskesmas	1943.0	461	32.78	0.24	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0	582	38.13	0.18	A
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	394	37.69	0.22	B
		Arah Bundaran	1812.5	412	37.58	0.23	B

Sumber : Analisis Konsultan

Dari tabel di atas terlihat bahwa ruas jalan di sekitar Taman Pusparagam mempunyai V/C ratio yaitu mencapai 0.5 dengan kecepatan 17 km/jam, dengan kecepatan rata-rata dalam jaringan 31.78 km/jam.

Kinerja memburuk karena ada pekerjaan konstruksi sehingga mengurangi kapasitas ruas jalan di sekitar taman Pusparagam.

4.4. KONDISI LALU LINTAS PADA SAAT PEMBANGUNAN MENGGUNAKAN PENGATURAN TAHUN 2025 (*Skenario Konstruksi Do-Nothing*)

Pada kondisi *Do-Nothing* ini adalah kondisi dimana sudah ada pembangunan namun belum dilakukan penanganan/pengaturan berupa manajemen dan rekayasa lalu lintas.

4.4.1 Data Jalan

Data jalan setelah pembangunan pada kondisi *Do-Nothing* mengalami penurunan kapasitas jalan karena belum ditata nya Parkir di badan jalan namun pergerakan kendaraan ini adalah pergerakan sebelum dilakukan pengaturan.

4.4.2 Data O-D Kondisi *Do-Nothing* Tahun 2025

Dari hasil prediksi tarikan perjalanan dan matrik asal tujuan tahun 2025 dan ditambahkan volume lalu lintas yang keluar-masuk dari Taman Pusparagam dapat diperoleh matrik asal tujuan tahun 2025 dengan pembangunan dalam satuan smp/jam, dimana diasumsikan sama dengan kondisi eksisting. Data asal-tujuan perjalanan sama dengan dengan pembangunan tahun 2024.

4.4.3 Unjuk Kerja Lalu Lintas Kondisi *Do-Nothing* Tahun 2025

Unjuk kerja saat ini untuk kondisi *Do-Nothing* perlu dianalisa untuk mengetahui permasalahan yang timbul akibat pembangunan Taman Pusparagam dan seberapa besar penanganan dampak yang telah dilakukan.

Dari hasil pembebanan lalu lintas yang dilakukan, kinerja jaringan jalan dan kinerja tiap-tiap ruas jalan untuk kondisi *Do-Nothing* Tahun 2025 dapat dilihat pada **Tabel IV.12** dan **Tabel IV.13** berikut :

Tabel IV. 12 Kinerja Jaringan jalan kondisi Konstruksi Do-Nothing Tahun 2025

No	Parameter Kinerja Jaringan	Jumlah
1	Total Waktu Perjalanan (kend/jam)	707.2
2	Total Panjang Perjalanan (kend-km)	982.8
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	29.72
4	Panjang Antrian (kend)	46.8
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	358.8

Sumber : Analisis Konsultan

Tabel IV. 13 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-Nothing Tahun 2025

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	534.9	328	16.22	0.61	C
		Arah BCA	534.9	273	17.00	0.51	C
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1232.2	564	34.73	0.46	C
		Arah Tugu Simpang	1232.2	541	34.98	0.44	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	417	32.14	0.30	B
		Arah Kantor Pos	1391.3	406	32.23	0.29	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagan	1264.0	751	36.83	0.59	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1135.4	286	27.97	0.25	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1135.4	306	27.82	0.27	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1748.7	496	32.31	0.28	B
		Arah Puskesmas	1748.7	486	32.37	0.28	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	2943.0	607	37.82	0.21	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	419	37.54	0.23	B
		Arah Bundaran	1812.5	437	37.42	0.24	B

Sumber : Analisis Konsultan

*Keterangan: * = nilai v/c ratio tertinggi*

4.5. KONDISI LALU LINTAS PADA SAAT PEMBANGUNAN MENGGUNAKAN PENGATURAN TAHUN 2025 (*Skenario Konstruksi Do-something*)

Pada kondisi sebelum yaitu Konstruksi *Do-nothing* dimana sudah ada pembangunan namun tidak dilakukan penanganan/pengaturan apapun. Pada kondisi *Do-something* ini adalah kondisi dimana sudah ada proses pembangunan serta dilakukan penanganan/pengaturan berupa manajemen dan rekayasa lalu lintas.

4.4.1 Data Jalan

Data jalan setelah pembangunan pada kondisi *Do-something* sama dengan kondisi *do-Nothing* namun pergerakan kendaraan ini adalah pergerakan setelah dilakukan pengaturan.

4.4.2 Data O-D Kondisi *Do-something* Tahun 2025

Dari hasil prediksi tarikan perjalanan dan matrik asal tujuan tahun 2025 dan ditambahkan volume lalu lintas yang keluar-masuk dari Taman Pusparagam dapat diperoleh matrik asal tujuan tahun 2025 dengan pembangunan dalam satuan smp/jam, dimana diasumsikan sama dengan kondisi Konstruksi *Do-nothing*. Data asal-tujuan perjalanan sama dengan dengan pembangunan tahun 2024.

4.4.3 Unjuk Kerja Lalu Lintas Kondisi *Do-something* Tahun 2025

Unjuk kerja saat ini untuk kondisi *Do-something* perlu dianalisa untuk mengetahui permasalahan yang timbul akibat pembangunan Taman Pusparagam dan seberapa besar penanganan dampak yang telah dilakukan.

Dari hasil pembebanan lalu lintas yang dilakukan, kinerja jaringan jalan dan kinerja tiap-tiap ruas jalan untuk kondisi *Do-something* Tahun 2025 dapat dilihat pada **Tabel IV.14** dan **Tabel IV.25** berikut :

Tabel IV. 14 Kinerja Jaringan jalan kondisi Konstruksi Do-something Tahun 2025

No	Parameter Kinerja Jaringan	Jumlah
1	Total Waktu Perjalanan (kend/jam)	652.8
2	Total Panjang Perjalanan (kend-km)	907.2
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	31.24
4	Panjang Antrian (kend)	43.2
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	331.2

Sumber : Analisis Konsultan

Tabel IV. 15 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-something Tahun 2025

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	534.9	328	16.22	0.61	C
		Arah BCA	534.9	273	17.00	0.51	C
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1232.2	564	34.73	0.46	C
		Arah Tugu Simpang	1232.2	541	34.98	0.44	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	417	32.14	0.30	B
		Arah Kantor Pos	1391.3	406	32.23	0.29	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagan	1264.0	751	36.83	0.59	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1135.4	286	27.97	0.25	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1135.4	306	27.82	0.27	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1748.7	496	32.31	0.28	B
		Arah Puskesmas	1748.7	486	32.37	0.28	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	2943.0	607	37.82	0.21	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	419	37.54	0.23	B
		Arah Bundaran	1812.5	437	37.42	0.24	B

Sumber : Analisis Konsultan

*Keterangan: * = nilai v/c ratio tertinggi*

4.6. KONDISI LALU LINTAS Tanpa Pengembangan TAHUN 2029

4.6.1 Data Jalan

Pada Kondisi Tanpa pembangunan tahun 2029 jaringan jalan diasumsikan sama dengan kondisi tanpa pembangunan tahun 2024, tetapi volume lalu lintas menggunakan volume lalu lintas tahun 2029 dengan tingkat pertumbuhan lalu lintas diperkirakan 5 % per tahun untuk tiap zona.

4.6.2 Data O-D Tahun 2020

Estimasi matriks asal tujuan tahun 2029 tanpa adanya pembangunan Taman Pusparagam dapat dilihat pada Tabel IV.16.

Tabel IV. 16 Matrik Asal Tujuan Kondisi Eksisting Tahun 2029 (smp/jam)

OD	1	2	3	4	5	Jumlah
1	0.0	43.4	414.8	54.9	81.7	595
2	71.5	0.0	210.6	40.8	43.4	366
3	241.2	197.8	0.0	79.1	67.6	586
4	252.7	159.5	312.7	0.0	100.8	826
5	80.4	40.8	63.8	97.0	0.0	282
Jumlah	646	442	1002	272	294	2655

Sumber : Analisis Konsultan

4.6.3. Unjuk Kerja Lalu lintas Eksisting Tahun 2029

Unjuk kerja persimpangan pada tahun 2029, di mana Taman Pusparagam kondisi eksisting dapat dilihat pada Tabel IV.17 dan Tabel IV.18 berikut.

Tabel IV. 17 Kinerja Jaringan Jalan Eksisting Tahun 2029

No	Parameter Kinerja Jaringan	Jumlah
1	Total Waktu Perjalanan (kend/jam)	694.3
2	Total Panjang Perjalanan (kend-km)	964.9
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	31.36
4	Panjang Antrian (kend)	45.9
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	352.3

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV. 18 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Eksisting Tahun 2029

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4	322.9	16.76	0.54	C
		Arah BCA	594.4	252.7	17.58	0.43	B
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1	624.1	34.75	0.46	C
		Arah Tugu Simpang	1369.1	594.7	35.04	0.43	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9	436.5	32.32	0.28	B
		Arah Kantor Pos	1545.9	422.4	32.42	0.27	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4	862.8	36.47	0.61	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5	269.3	28.30	0.21	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5	294.8	28.13	0.23	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0	537.3	32.38	0.28	B
		Arah Puskesmas	1943.0	524.6	32.45	0.27	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0	679.0	37.80	0.21	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	439.0	37.41	0.24	B
		Arah Bundaran	1812.5	462.0	37.26	0.25	B

Sumber : Analisis Konsultan

Keterangan : * = Nilai v/c ratio tertinggi

4.7. KONDISI LALU LINTAS TAMAN PUSPARAGAM TAHUN 2029 (Skenario *Do-nothing*)

4.7.1 Data Jalan

Untuk memprediksi kinerja lalu lintas setelah Pembangunan Taman Pusparagam untuk 5 tahun mendatang dilakukan Permodelan dan Forcasting untuk tahun 2029. Pada Kondisi *Do-nothing* 2029 jaringan jalan diasumsikan sama dengan kondisi *Do-nothing* 2024, tetapi untuk volume lalu lintas menggunakan volume tahun 2029.

4.7.2 Data O/D Kondisi *Do-nothing* Tahun 2029

Matriks asal tujuan perjalanan menggunakan matrik asal-tujuan pada kondisi tanpa pembangunan tahun 2029, hanya terdapat tambahan volume akibat pembangunan Taman Pusparagam. Sebagaimana terlihat pada Tabel IV.19.

Tabel IV. 19 Matriks Asal Tujuan Kondisi *Do-nothing* Tahun 2029

OD	1	2	3	4	5	Jumlah
1	0.0	43.4	414.8	54.9	81.7	595
2	71.5	0.0	210.6	40.8	43.4	366
3	241.2	197.8	0.0	79.1	67.6	586
4	252.7	159.5	312.7	0.0	100.8	826
5	80.4	40.8	63.8	97.0	0.0	282
Jumlah	646	442	1002	272	294	2655

Sumber : Analisis Konsultan

4.7.3 Unjuk Kerja lalu lintas Kondisi *Do-nothing* Tahun 2023

Unjuk kerja lalu lintas pada tahun 2029, di mana Taman Pusparagam telah dibangun dapat dilihat pada Tabel IV.20 dan Tabel IV.21 berikut ini.

Tabel IV. 20 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi *Do-nothing* Tahun 2029

No	Parameter Kinerja Jaringan	Jumlah
1	Total Waktu Perjalanan (kend/jam)	848.64
2	Total Panjang Perjalanan (kend-km)	1179.36
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	28.28
4	Panjang Antrian (kend)	56.16
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	430.56

Sumber : Analisis Konsultan

Tabel IV. 21 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-nothing Tahun 2029

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	534.9	507.8	12.25	0.95	E
		Arah BCA	534.9	418.2	14.67	0.78	D
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1232.2	892.3	30.51	0.72	C
		Arah Tugu Simpang	1232.2	854.8	31.07	0.69	C
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	652.8	30.25	0.47	C
		Arah Kantor Pos	1391.3	634.9	30.40	0.46	C
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1264.0	1196.9	27.69	0.95	E
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1135.4	439.4	26.74	0.39	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1135.4	472.0	26.47	0.42	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1748.7	781.5	30.51	0.45	B
		Arah Puskesmas	1748.7	765.2	30.62	0.44	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	2943.0	962.3	36.41	0.33	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	656.1	35.98	0.36	B
		Arah Bundaran	1812.5	685.4	35.77	0.38	B

Sumber :Analisis Konsultan

*Keterangan : * =Nilai v/c ratio tertinggi*

4.8. KONDISI LALU LINTAS TAMAN PUSPARAGAM DENGAN PENGATURAN TAHUN 2029 (Skenario *Do-something*)

4.8.1 Data Jalan

Pada Kondisi *Do-something* 2029 jaringan jalan diasumsikan sama dengan kondisi *Do-something* 2024, tetapi untuk volume lalu lintas menggunakan volume tahun 2029.

4.8.2 Data O/D Kondisi *Do-something* Tahun 2023

Matriks asal tujuan perjalanan menggunakan matriks asal-tujuan pada kondisi tanpa pembangunan tahun 2029, hanya terdapat tambahan volume akibat pembangunan Taman Pusparagam.

4.8.3 Unjuk Kerja Lalu Lintas Kondisi *Do-something* Tahun 2023

Unjuk kerja lalu lintas pada tahun 2023 pada kondisi *Do-something* dapat dilihat pada Tabel IV.22 dan Tabel IV.23 berikut.

Tabel IV. 22 Kinerja Jaringan Jalan Kondisi *Do-something* Tahun 2029

No	Parameter Kinerja Jaringan	Jumlah
1	Total Waktu Perjalanan (kend/jam)	783.36
2	Total Panjang Perjalanan (kend-km)	1088.64
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	28.52
4	Panjang Antrian (kend)	51.84
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	397.44

Sumber : Analisis Konsultan

Tabel IV. 23 Kinerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Kondisi Do-Something Tahun 2029

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	534.9	507.8	12.25	0.95	E
		Arah BCA	534.9	418.2	14.67	0.78	D
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1232.2	892.3	30.51	0.72	C
		Arah Tugu Simpang	1232.2	854.8	31.07	0.69	C
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	652.8	30.25	0.47	C
		Arah Kantor Pos	1391.3	634.9	30.40	0.46	C
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1264.0	1196.9	27.69	0.95	E
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1135.4	439.4	26.74	0.39	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1135.4	472.0	26.47	0.42	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1748.7	781.5	30.51	0.45	B
		Arah Puskesmas	1748.7	765.2	30.62	0.44	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	2943.0	962.3	36.41	0.33	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	656.1	35.98	0.36	B
		Arah Bundaran	1812.5	685.4	35.77	0.38	B

Sumber : Analisis Konsultan

*Keterangan : *= Nilai v/c ratio tertinggi*

4.9 PERBANDINGAN KINERJA LALU LINTAS UNTUK TIAP KONDISI TAHUN 2024 DAN TAHUN 2029

Untuk menilai unjuk kerja lalu lintas yang paling baik secara jaringan maupun ruas-peruas maka terlebih dahulu dilakukan perbandingan unjuk kerja yang dapat dilihat pada Tabel IV.24, Tabel IV.25, dan Tabel IV.26.

Tabel IV. 24 Perbandingan Kinerja Lalu Lintas Pada Setiap Kondisi Jaringan

No	Parameter Kinerja Jaringan	Unjuk Kerja						
		Eksisting 2024	Kontraksi 2025	Do-Nothing 2025	Do-Something 2025	Eksisting 2029	Do-Nothing 2029	Do-Something 2029
1	Total Waktu Perjalanan (kend-jam)	544	761.6	707.2	652.8	694.3	848.64	783.36
2	Total Panjang Perjalanan (Kend-Km)	756	808.92	982.8	907.2	964.9	1179.36	1088.64
3	Kecepatan Jaringan (Km/Jam)	32.15	31.78	29.72	31.24	31.36	28.28	28.52
4	Panjang Antrian (kend)	36	50.4	46.8	43.2	45.9	56.16	51.84
5	Konsumsi Bahan Bakar (Liter)	276	386.4	358.8	331.2	352.3	430.56	397.44

Sumber : Analisis Konsultan

Tabel IV. 25 Perbandingan Unjuk Kerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Tahun 2024 DAN 2025

KINERJA LALU LINTAS TAHUN 2024 EKSISTING

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4	253	17.58	0.43	B
		Arah BCA	594.4	198	18.17	0.33	B
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1	489	36.04	0.36	B
		Arah Tugu Simpang	1369.1	466	36.24	0.34	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9	342	32.94	0.22	B
		Arah Kantor Pos	1545.9	331	33.01	0.21	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4	676	38.70	0.48	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5	211	28.69	0.17	A
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5	231	28.56	0.18	A
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0	421	32.99	0.22	B
		Arah Puskesmas	1943.0	411	33.04	0.21	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0	532	38.30	0.16	A
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	344	38.00	0.19	A
		Arah Bundaran	1812.5	362	37.89	0.20	A

KINERJA LALU LINTAS TAHUN 2025 KONSTRUKSI

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4	303	17.00	0.51	C
		Arah BCA	594.4	248	17.63	0.42	B
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1	539	35.57	0.39	B
		Arah Tugu Simpang	1369.1	516	35.79	0.38	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9	392	32.62	0.25	B
		Arah Kantor Pos	1545.9	381	32.69	0.25	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4	726	38.14	0.52	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5	261	28.36	0.21	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5	281	28.22	0.22	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0	471	32.73	0.24	B
		Arah Puskesmas	1943.0	461	32.78	0.24	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0	582	38.13	0.18	A
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	394	37.69	0.22	B
		Arah Bundaran	1812.5	412	37.58	0.23	B

KINERJA LALU LINTAS TAHUN 2025 DO NOTHING

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	297.2	328	10.00	1.00	F
		Arah BCA	297.2	273	12.85	0.92	E
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1026.9	564	33.43	0.55	C
		Arah Tugu Simpang	1026.9	541	33.76	0.53	C
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	417	32.14	0.30	B
		Arah Kantor Pos	1391.3	406	32.23	0.29	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	983.1	751	33.43	0.76	D
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	883.1	286	27.33	0.32	B
		Arah Jalan Saleh Somad	883.1	306	27.13	0.35	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1360.1	496	31.45	0.36	B
		Arah Puskesmas	1360.1	486	31.53	0.36	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	1635.0	607	35.86	0.37	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	419	37.54	0.23	B
		Arah Bundaran	1812.5	437	37.42	0.24	B
						29.72	0.47

KINERJA LALU LINTAS TAHUN 2025 DO SOMETHING

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	534.9	328	16.22	0.61	C
		Arah BCA	534.9	273	17.00	0.51	C
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1232.2	564	34.73	0.46	C
		Arah Tugu Simpang	1232.2	541	34.98	0.44	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	417	32.14	0.30	B
		Arah Kantor Pos	1391.3	406	32.23	0.29	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1264.0	751	36.83	0.59	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1135.4	286	27.97	0.25	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1135.4	306	27.82	0.27	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1748.7	496	32.31	0.28	B
		Arah Puskesmas	1748.7	486	32.37	0.28	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	2943.0	607	37.82	0.21	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	419	37.54	0.23	B
		Arah Bundaran	1812.5	437	37.42	0.24	B

Tabel IV. 26 Perbandingan Unjuk Kerja Tiap-Tiap Ruas Jalan Tahun 2029

KINERJA LALU LINTAS TAHUN 2024 EKSISTING

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	594.4	322.9	16.76	0.54	C
		Arah BCA	594.4	252.7	17.58	0.43	B
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1369.1	624.1	34.75	0.46	C
		Arah Tugu Simpang	1369.1	594.7	35.04	0.43	B
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1545.9	436.5	32.32	0.28	B
		Arah Kantor Pos	1545.9	422.4	32.42	0.27	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1404.4	862.8	36.47	0.61	C
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1261.5	269.3	28.30	0.21	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1261.5	294.8	28.13	0.23	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1943.0	537.3	32.38	0.28	B
		Arah Puskesmas	1943.0	524.6	32.45	0.27	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	3270.0	679.0	37.80	0.21	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	439.0	37.41	0.24	B
		Arah Bundaran	1812.5	462.0	37.26	0.25	B

KINERJA LALU LINTAS TAHUN 2029 DO NOTHING

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	297.2	397.9	10.00	1.00	F
		Arah BCA	297.2	327.7	10.00	1.00	F
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1026.9	699.1	31.30	0.68	C
		Arah Tugu Simpang	1026.9	669.7	31.79	0.65	C
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	511.5	31.42	0.37	B
		Arah Kantor Pos	1391.3	497.4	31.53	0.36	B
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	983.1	937.8	27.33	0.95	E
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	883.1	344.3	26.72	0.39	B
		Arah Jalan Saleh Somad	883.1	369.8	26.44	0.42	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1360.1	612.3	30.48	0.45	C
		Arah Puskesmas	1360.1	599.6	30.59	0.44	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	1635.0	754.0	34.68	0.46	C
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	514.0	36.93	0.28	B
		Arah Bundaran	1812.5	537.0	36.78	0.30	B

KINERJA LALU LINTAS TAHUN 2029 DO SOMETHING

No	Nama Jalan	Arah	Kapasitas	Volume	Kecepatan	V/C Ratio	LOS
1	JALAN MAT KERITING	Arah Kantor Kecamatan	534.9	507.8	12.25	0.95	E
		Arah BCA	534.9	418.2	14.67	0.78	D
2	JALAN BASARUDIN	Arah Jalan Lintas	1232.2	892.3	30.51	0.72	C
		Arah Tugu Simpang	1232.2	854.8	31.07	0.69	C
3	JALAN ANGGREK	Arah Bioskop Lama	1391.3	652.8	30.25	0.47	C
		Arah Kantor Pos	1391.3	634.9	30.40	0.46	C
4	JALAN HANAFI	Arah Taman Pusparagam	1264.0	1196.9	27.69	0.95	E
5	JALAN MARDEKA	Arah Pasar Bawah	1135.4	439.4	26.74	0.39	B
		Arah Jalan Saleh Somad	1135.4	472.0	26.47	0.42	B
6	JALAN SALEH SOMAD	Arah Kantor Pos	1748.7	781.5	30.51	0.45	B
		Arah Puskesmas	1748.7	765.2	30.62	0.44	B
7	JALAN DAHLIA	Arah Bundaran	2943.0	962.3	36.41	0.33	B
8	JALAN KESUMA	Arah Puskesmas	1812.5	656.1	35.98	0.36	B
		Arah Bundaran	1812.5	685.4	35.77	0.38	B

Sumber : Analisis Konsultan

Dari Tabel diatas dapat dilihat bahwa pada tahun 2024 total waktu perjalanan tanpa pembangunan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 544 kend-jam, sedangkan kecepatan sebesar 32.15 km/jam. Sedangkan pada tahun 2025 saat masa pembangunan Taman Pusparagam total waktu perjalanan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 761.6 kend-jam, sedangkan kecepatan sebesar 31.78 km/jam. Sedangkan pada saat Taman Pusparagam dioperasikan secara maksimal pada tahun 2025 kondisi *Do-nothing* total waktu perjalanan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 707.2 kend-jam, dengan kecepatan sebesar 29.72 km/jam. Sedangkan pada tahun 2029 total waktu perjalanan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 848.64 kend-jam, dengan kecepatan sebesar 28.28 km/jam, Unjuk kerja tersebut mengalami penurunan dibandingkan dengan unjuk kerja tanpa pembangunan pada tahun 2024 cukup signifikan.

Sedangkan pada kondisi *Do- Something* Tahun 2025 total waktu perjalanan 652.8 kend-jam. Dengan kecepatan naik menjadi sebesar 31.24 km/jam. Sedangkan kinerja lalu lintas pada tahun 2029 *Do- Something* total waktu perjalanan 783.36 kend-jam. Dengan kecepatan naik menjadi sebesar 28.52 km/jam. Kondisi *Do-something* tersebut memberikan unjuk kerja yang lebih baik dibandingkan kondisi *Do-nothing*, walaupun secara waktu perjalanan cenderung meningkat akibat pengalihan arus kendaraan, namun dari kecepatan meningkat cukup signifikan.

BAB 5

ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

Secara administratif, Taman Pusparagam terletak pada Jalan Baharudin, Muara Bungo, Kabupaten Bungo, Provinsi Jambi diperkirakan akan menimbulkan dampak lalu lintas pada ruas-ruas jalan yang ada di sekitar lokasi pembangunan tersebut. Dampak lalu lintas yang diperkirakan terjadi adalah menurunnya unjuk kinerja jaringan jalan di sekitar Taman Pusparagam.

Dengan penanganan-penanganan yang dilakukan pada ruas jalan di sekitar Taman Pusparagam diharapkan akan dapat memperbaiki kinerja lalu lintas pada ruas dan simpang di sekitar lokasi pembangunan Taman Pusparagam. Manajemen lalu lintas yang dilakukan dalam penanganan dampak lalu lintas (mitigasi) terhadap dampak lalu lintas pembangunan Taman Pusparagam adalah sebagai berikut :

- a. Pengaturan sirkulasi kendaraan konstruksi keluar masuk Taman Pusparagam;
- b. Peningkatan Kapasitas Jalan di saat Konstruksi
- c. Perubahan geometrik jaringan jalan sekitar Taman Pusparagam;
- d. Pengaturan sirkulasi jaringan jalan sekitar Taman Pusparagam;
- e. Penyediaan Fasilitas Keselamatan;
- f. Penyediaan Fasilitas Perlengkapan Jalan pada jaringan jalan sekitar Taman Pusparagam;

5.1 PENANGANAN DAMPAK LALU LINTAS PADA SAAT PEMBANGUNAN TAMAN PUSPARAGAM (MASA KONSTRUKSI)

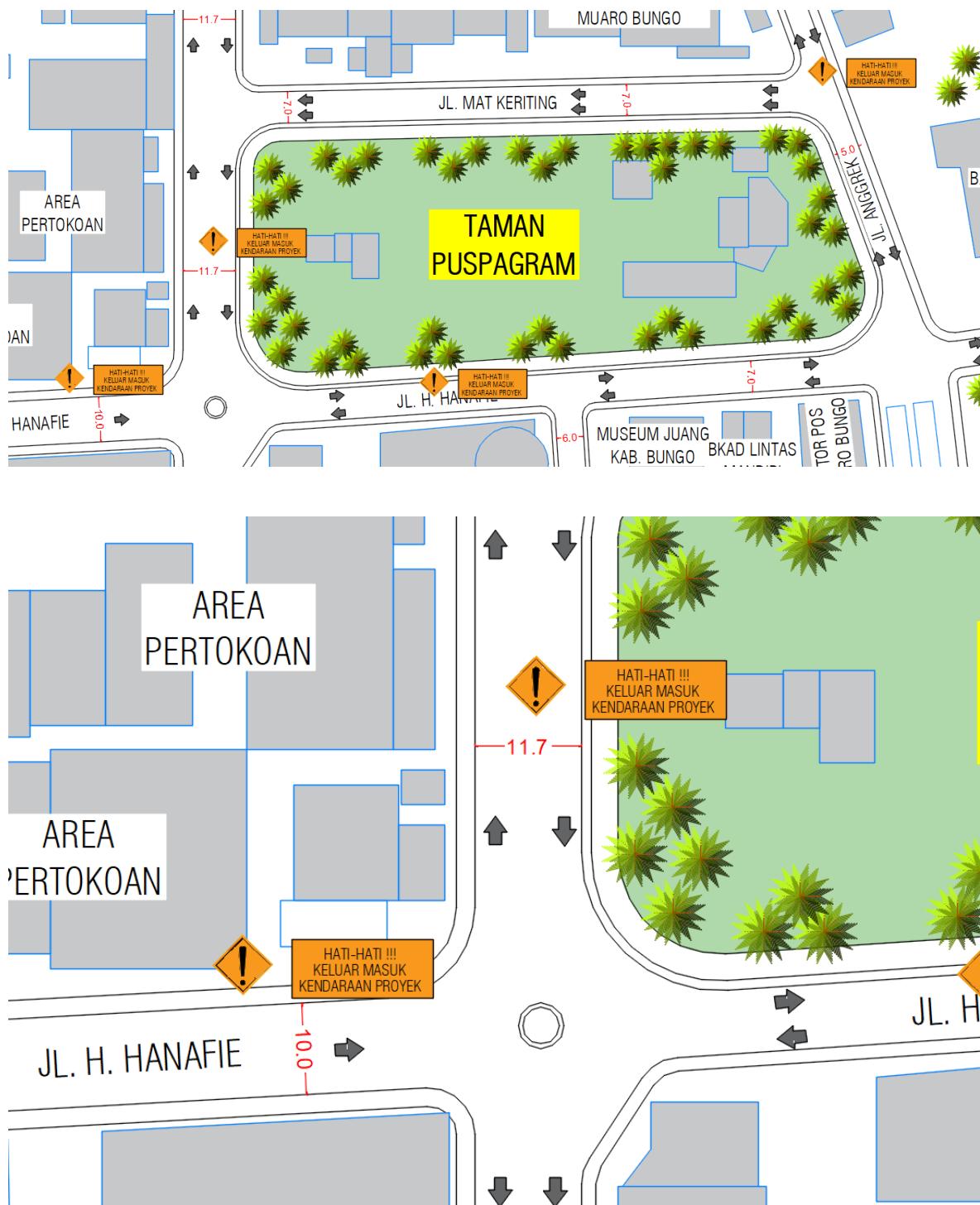
5.1.1 Prosedur Pengangkutan Material

Pada tahap konstruksi pembangunan Taman Pusparagam tentunya membutuhkan material yang digunakan untuk pembangunan. Pengangkutan material-material tersebut membutuhkan kendaraan berat. Proses pemindahan material yang dilakukan dengan kendaraan berat terkadang dilakukan secara sembarangan, sehingga seringkali dalam proses pengangkutan material-material kecil jatuh ke jalan yang mana hal tersebut dapat membahayakan bagi kendaraan lain yang berada di belakangnya. Selain itu dengan adanya material-material kecil tersebut di jalan dapat merusak konstruksi jalan dan juga mengakibatkan jalan menjadi kotor dan licin. Oleh karena itu dalam proses pemindahan material perlu adanya pengaturan tersendiri.

Pengaturan pengangkutan bahan material dilakukan dengan memberikan penutup bak truk dengan menggunakan bahan terpal ataupun bahan lainnya yang dapat menahan abu maupun material kecil.

Dalam proses pemindahan material perlu adanya pengaturan sebagai berikut :

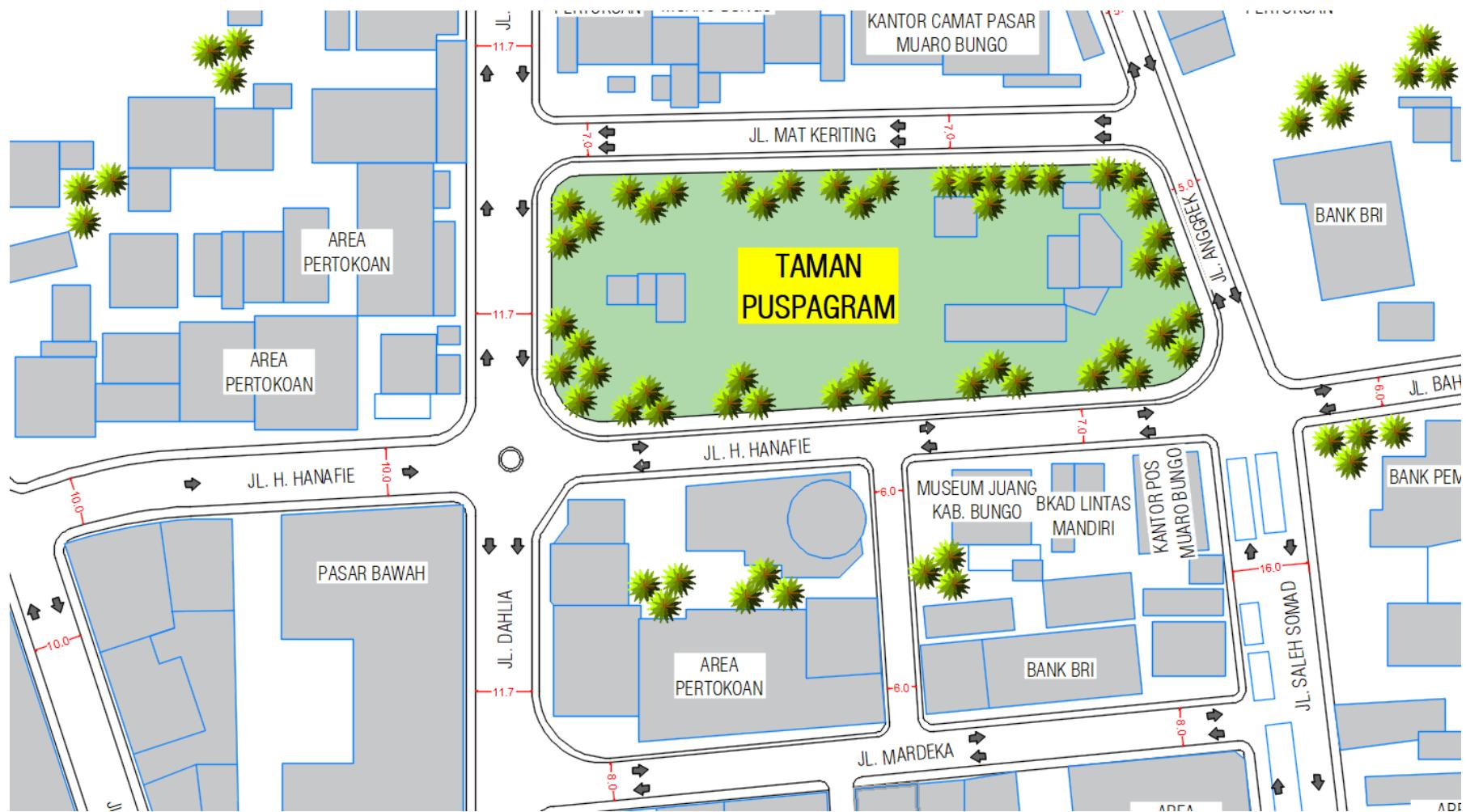
- 1) Melengkapi truk-truk material dengan penutup dan terpal atau plastik, sehingga material yang diangkut tidak menimbulkan debu dan tercecer diatas permukaan jalan.
- 2) Melakukan pengaturan pelaksanaan kegiatan mobilisasi alat-alat secara bertahap.
- 3) Membatasi muatan material sesuai dengan kelas jalan dan jembatan yang dilalui.
- 4) Menyediakan tempat pembersihan bagi kendaraan berat pada pekerjaan galian dan timbunan tanah sebelum menuju jalan.
- 5) Pelaksanaan kegiatan mobilisasi dilakukan di malam hari (jam tidak sibuk lalu lintas).



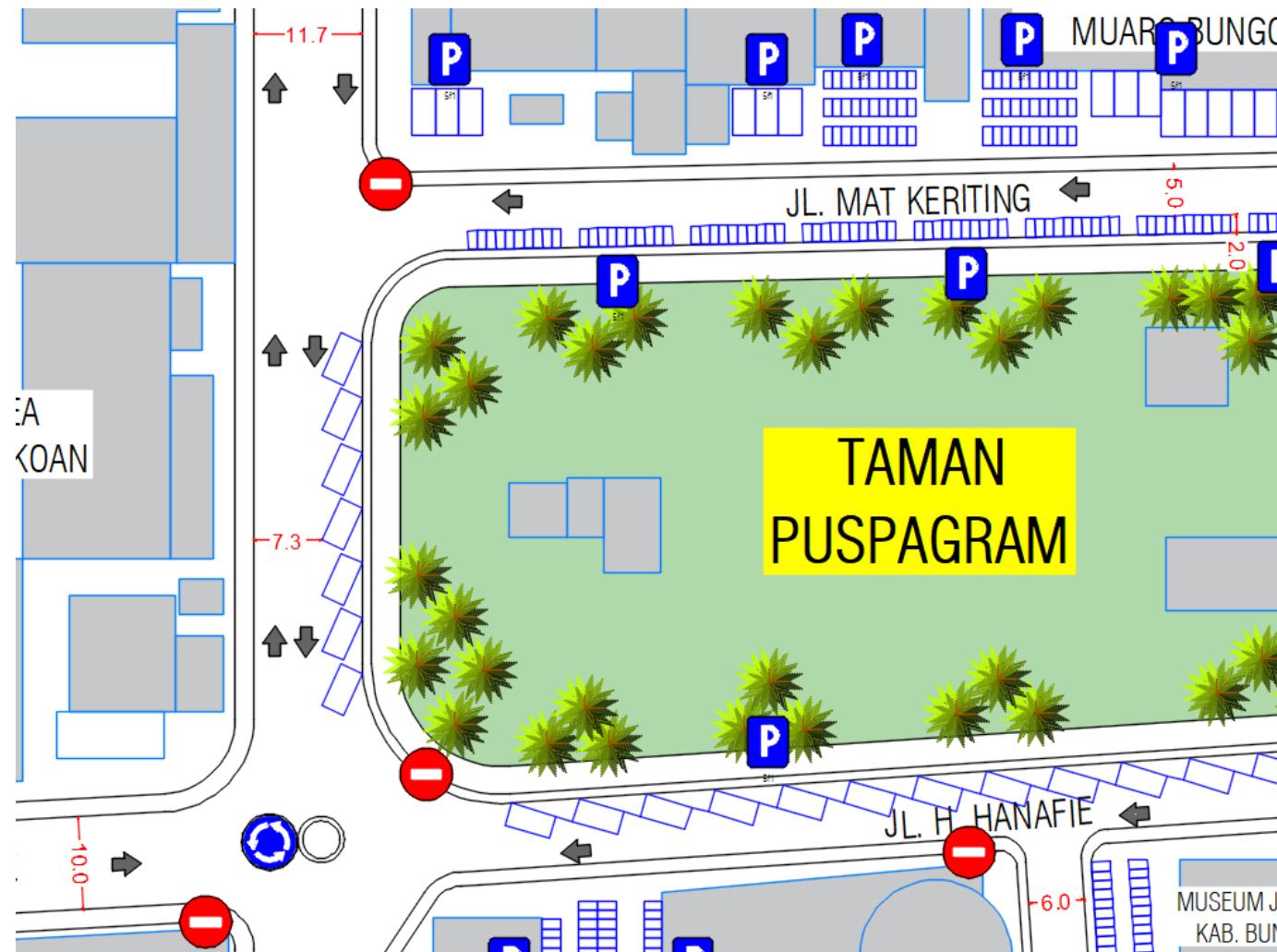
Gambar V. 1 Sirkulasi Lalu Lintas Dan Perambuan Sementara Masa Konstuksi

5.2 PENGEMBANGAN KAPASITAS JARINGAN JALAN DI SEKITAR TAMAN PUSPARAGAM SAAT KONTRUKSI

Pada rencana pembangunan Taman Pusparagam, akses konstruksi bersinggungan langsung dengan ruas Jalan. Dari segi keselamatan tentu saja hal ini sangat membahayakan berkaitan dengan *konflik kendaraan* dan aktivitas konstruksi antara kendaraan konstruksi yang akan keluar masuk Taman Pusparagam dengan kendaraan yang menerus, selain *konflik* kendaraan tersebut juga perlu diperhatikan sehubungan dengan aktifitas konstruksi di area tersebut. Untuk meningkatkan keselamatan dan kelancaran dimana berkaitan juga dengan masalah kinerja lalu lintas tersebut, hal ini untuk mengurangi dampak yang timbul karena penggunaan ruang untuk konstruksi. Rencana usulan manajemen rekayasa lalu lintas terdiri usulan rekomendasi. Adapun visualisasi dari peningkatan kapasitas jalan sebagai berikut :



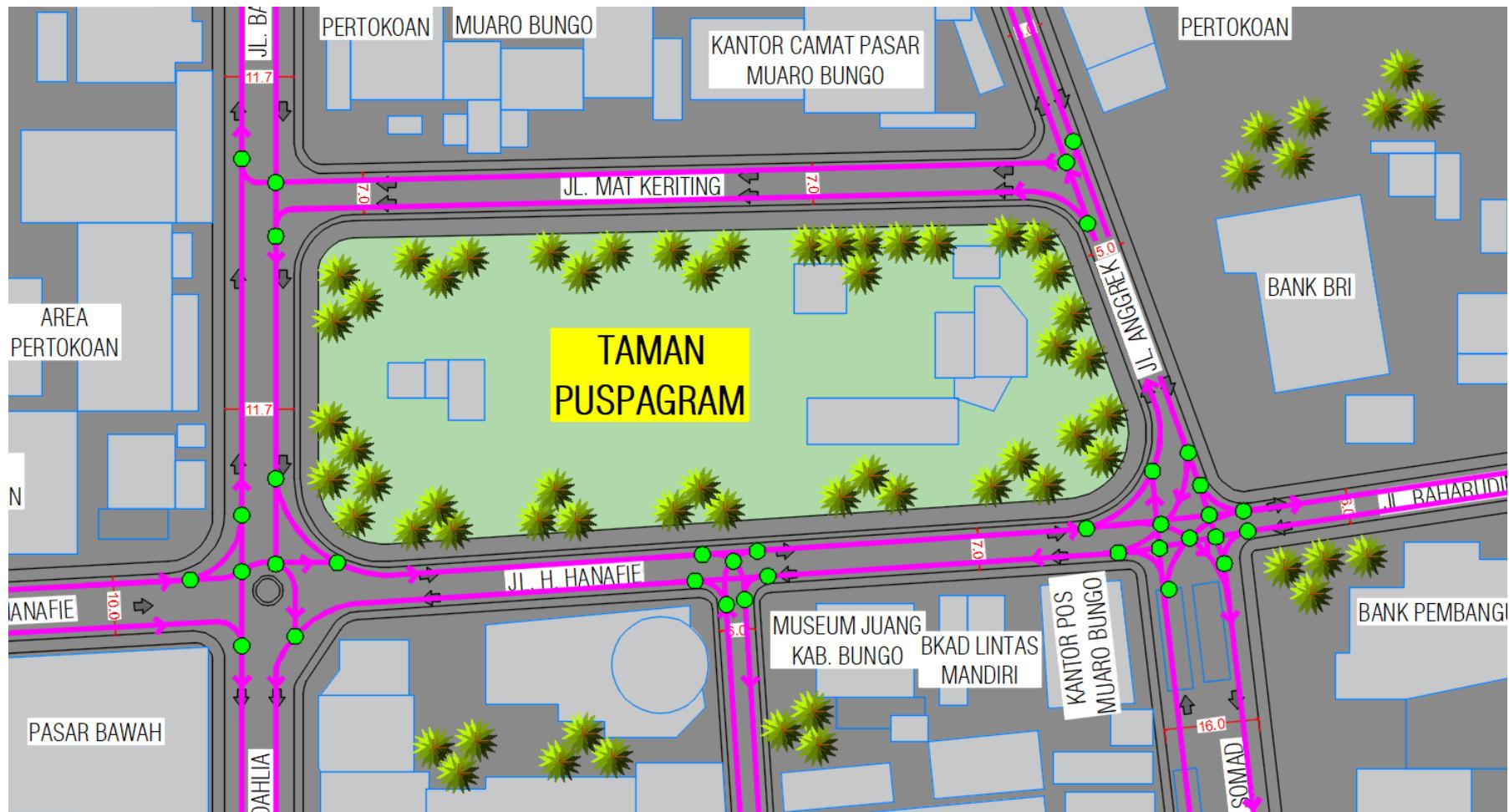
Gambar V. 2 Desain Peningkatan Kapasitas Jaringan Jalan sekitar Taman Puspogram



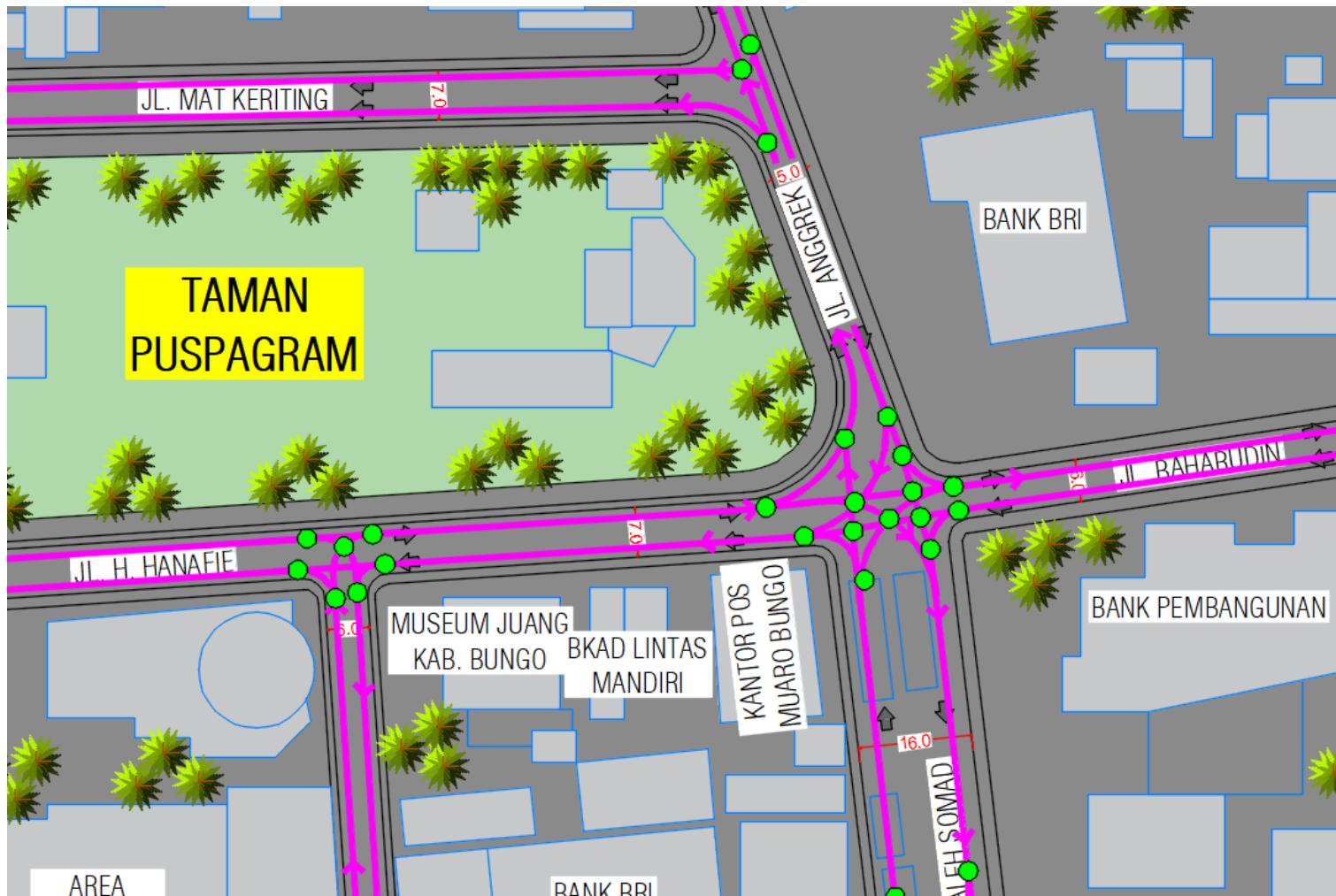
Gambar V. 3 Desain Jalan Basaruddin saat konstruksi Taman Pusparagam

5.3 PENGATURAN SIRKULASI LALU LINTAS

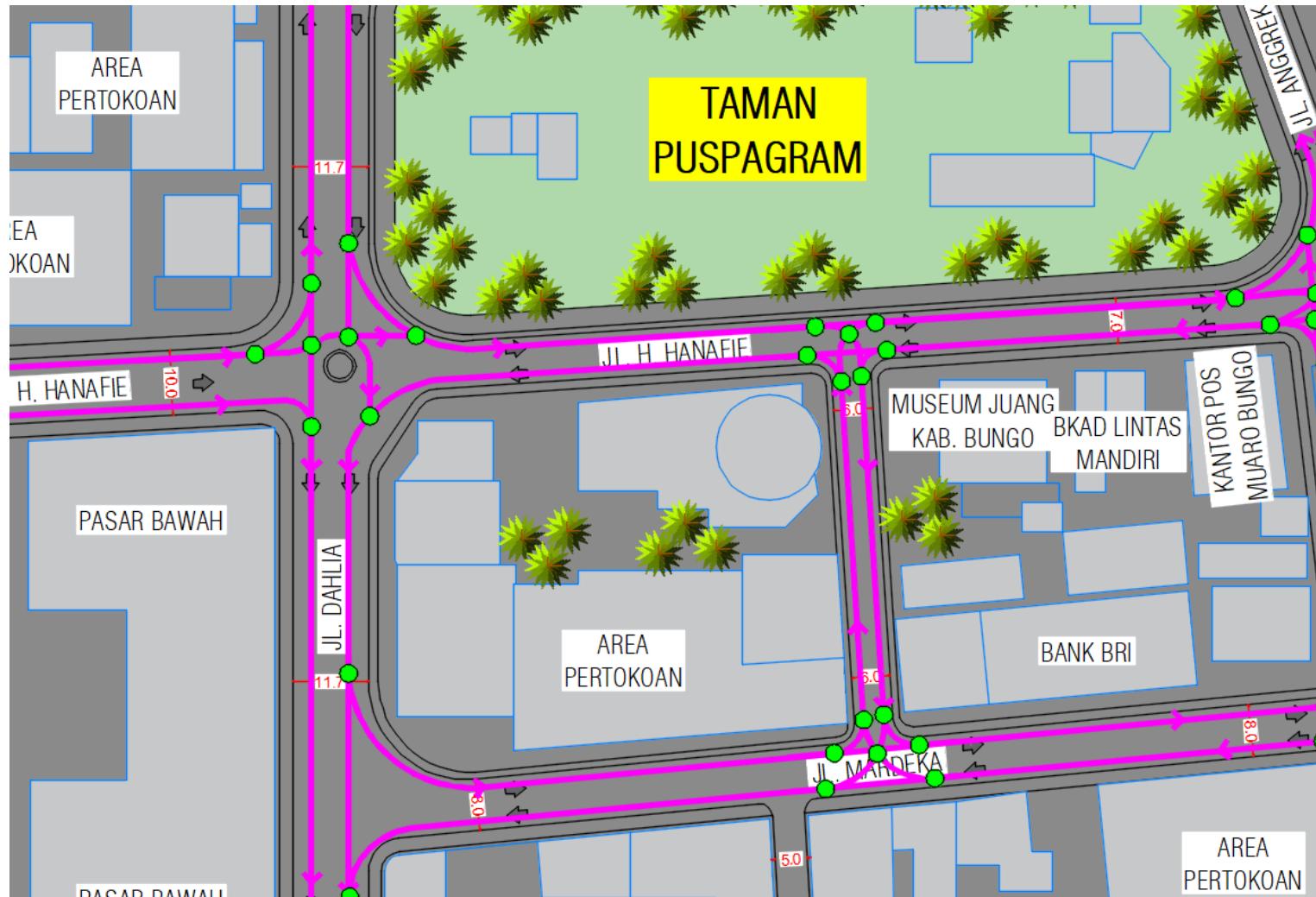
Tahap ini akan diusulkan mengenai sirkulasi Jaringan Jalan di sekitar Taman Pusparagam. Sirkulasi internal secara langsung berkaitan dengan kinerja jaringan jalan. Pengaturan sirkulasi internal dilakukan untuk mengakomodasi kemudahan pada aksesibilitas dan mobilitas kendaraan yang akan masuk maupun keluar Taman Pusparagam. Pengaturan sirkulasi ini menggunakan konsep konflik seminimal mungkin bertujuan untuk mengurangi konflik yang ada baik antara kendaraan - kendaraan, maupun antara kendaraan dengan pejalan kaki. Sehingga kondisi yang selamat pada sirkulasi internal kawasan dapat terbentuk. serta perkerasan didalam yang dibuat selandaimungkin untuk mempermudah pejalan kaki dan penyandang berkebutuhan khusus. Untuk lebih jelasnya, visualisasi sirkulasi yang diusulkan dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar V. 4 Sirkulasi Kendaraan Keluar Masuk Menuju Taman Pusparagam



Gambar V. 5 Sirkulasi Kendaraan Keluar Masuk Menuju Taman Pusparagam



Gambar V. 6 Sirkulasi Kendaraan Keluar Masuk Menuju Taman Pusparagam

5.4 FASILITAS PEJALAN KAKI

Dengan meningkatnya intensitas tata guna lahan suatu daerah akan berpotensi adanya bangkitan dan tarikan pejalan kaki, pembangunan Taman Pusparagam yang berada pada ruas Jalan Bassarudin yang merupakan jalan utama di Kabupaten Bungo. Oleh karena itu perlu diperhatikan fasilitas bagi pejalan kaki khususnya bagi pengunjung dan pedagang. Pada lokasi pembangunan Taman Pusparagam perlu disediakan fasilitas pejalan kaki untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki baik eksternal maupun internal di Taman Pusparagam.

Pengaturan pejalan kaki di sekitar Taman Pusparagam dilakukan dengan melihat dasar dari perencanaan fasilitas pejalan kaki sebagai berikut ini:

- a. Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas kendaraan dan menghubungkan daerah-daerah yang satu dengan yang lainnya serta mudah untuk pengguna berkebutuhan khusus.
- b. Apabila pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas berdasarkan jumlah pejalan kaki dan arus lalu lintas baik dengan jalur penyeberangan Zebra Cross, pelican maupun Jembatan Penyeberangan Orang.
- c. Jalur pejalan kaki dibuat sedemikian rupa sehingga apabila terjadi hujan, permukaan jalan tidak licin dan tidak terjadi genangan air.
- d. Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang kerb jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan dan fasilitas pejalan kaki tidak boleh diperuntukan bagi kegiatan lain.

5.5 FASILITAS PERLENGKAPAN JALAN

5.5.1 PERAMBUAN

Untuk menjamin kelancaran dan keselamatan lalu lintas, marka jalan dan rambu di depan lokasi pembangunan kendaraan (*Eksternal*) perlu diperjelas sehingga dapat mengarahkan pergerakan kendaraan baik lalu lintas kendaraan masuk/keluar maupun lalu lintas kendaraan menerus. Pemasangan rambu berupa rambu peringatan adanya penyeberang jalan, rambu larangan berhenti dan Rambu larangan Parkir.

Lokasi Pembangunan Taman Pusparagam yang berada pada ruas jalan Akses dibangun pada daerah pemukiman. Dengan adanya Taman Pusparagam tersebut maka lalu lintas ruas jalan Akses akan terjadi penambahan dan perlu diperhatikan terkait faktor keselamatan lalu lintas akibat Pembangunan Taman Pusparagam. Tindakan penanganan lalu lintas yang dilakukan adalah dengan pemasangan rambu dan perlengkapan jalan

lainnya sesuai kebutuhan. Adapun rambu yang dipasang antara lain: rambu petunjuk pintu masuk dan pintu keluar Pembangunan Taman Pusparagam, rambu peringatan untuk berhati-hati, rambu masuk, dan rambu keluar.

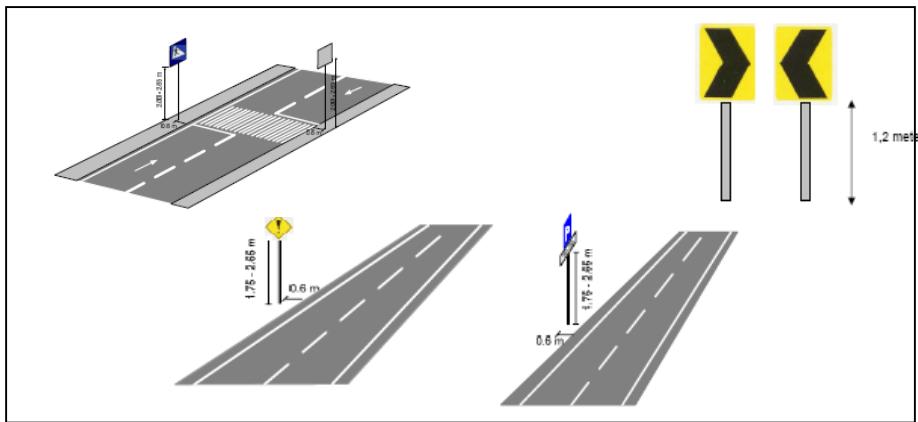
Rambu adalah salah satu perlengkapan dari jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan ataupun perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah, ataupun petunjuk bagi pemakai jalan. Dalam pemasangan rambu jalan, dapat dikatakan efektif bila memenuhi syarat-syarat antara lain :

- a. Memenuhi suatu kebutuhan tertentu.
- b. Dapat terlihat dengan jelas.
- c. Memaksakan perhatian.
- d. Menyampaikan suatu maksud yang jelas dan sederhana.
- e. Perintahnya dihormati dan dipatuhi secara penuh oleh pemakai jalan dan
- f. Memberikan waktu yang cukup untuk menanggapinya.

Tata cara penempatan rambu pada ruas jalan berdasarkan ketentuan sebagai berikut:

a. Ketinggian Penempatan Rambu

1. Ketinggian penempatan rambu pada sisi jalan minimum 1,75 meter dan maksimal 2,65 meter diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah atau papan tambahan bagian bawah apabila bagian rambu dilengkapi dengan papan tambahan.
2. Ketinggian penempatan rambu di lokasi fasilitas pejalan kaki minimum 2,00 meter dan maksimum 2,65 meter diukur dari permukaan fasilitas pejalan kaki sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah atau papan tambahan bagian bawah, apabila rambu tersebut dilengkapi dengan papan rambu.
3. Ketinggian penempatan rambu di atas daerah manfaat jalan adalah minimum 5,00 meter diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah.



Gambar V. 7 Ketinggian Penempatan Rambu

b. Penempatan Rambu Menurut Ukuran

Ukuran daun rambu terdiri dari tiga ukuran yaitu ukuran besar, sedang, kecil dan sangat kecil

1. Daun rambu ukuran besar ditempatkan pada jalan dengan kecepatan rencana lebih dari 80 km per jam.
2. Daun rambu ukuran sedang ditempatkan pada jalan dengan kecepatan rencana 60 km per jam.
3. Daun rambu ukuran kecil ditempatkan pada jalan dengan kecepatan rencana 60 km per jam atau kurang.
4. Dalam keadaan tertentu dengan pertimbangan kondisi lalu lintas dapat ditempatkan daun rambu ukuran sangat kecil.

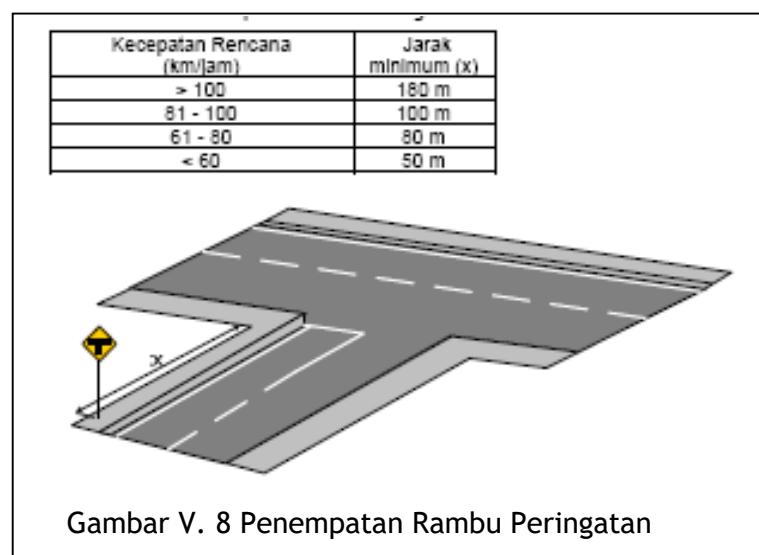
c. Penempatan Rambu Menurut Jenis

Tata cara penempatan rambu menurut jenis adalah sebagai berikut :

Rambu peringatan

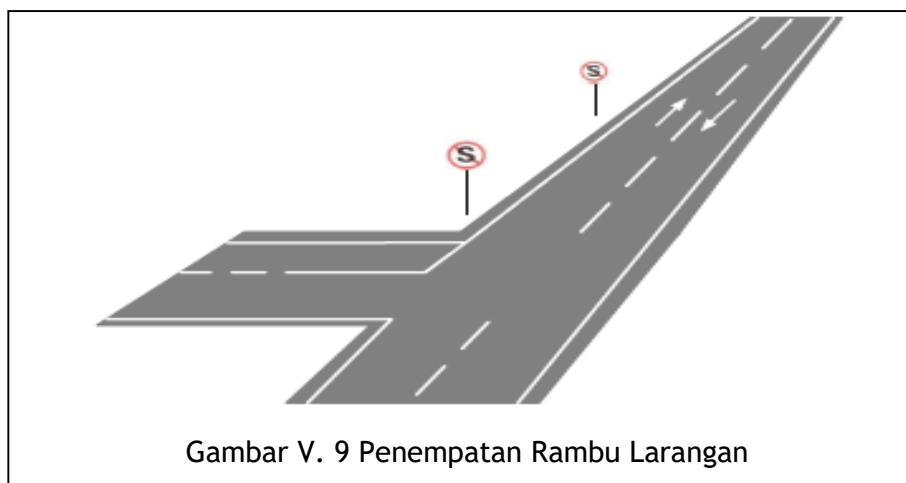
1. Rambu peringatan ditempatkan pada sisi jalan sebelum tempat atau bagian yang berbahaya dengan jarak
 - a) Minimum 180 meter, untuk jalan dengan kecepatan rencana lebih dari 100 km per jam.
 - b) Minimum 100 meter, untuk jalan dengan kecepatan rencana lebih dari 80 km per jam sampai dengan 100 km per jam.
 - c) Minimum 80 meter, untuk jalan dengan kecepatan lebih dari 60 km per jam dengan 80 km per jam.

- d) Minimum 50 meter, untuk jalan dengan kecepatan rencana 60 km per jam atau kurang.
2. Apabila diperlukan penegasan atau pengulangan dapat dilengkapi dengan papan tambahan.
3. Rambu peringatan ditempatkan pada sisi bagian luar bahu jalan atau jalur lalu lintas dimulai pada awal tikungan sampai dengan akhir tikungan, jarak antara masing-masing rambu sesuai dengan kebutuhan.



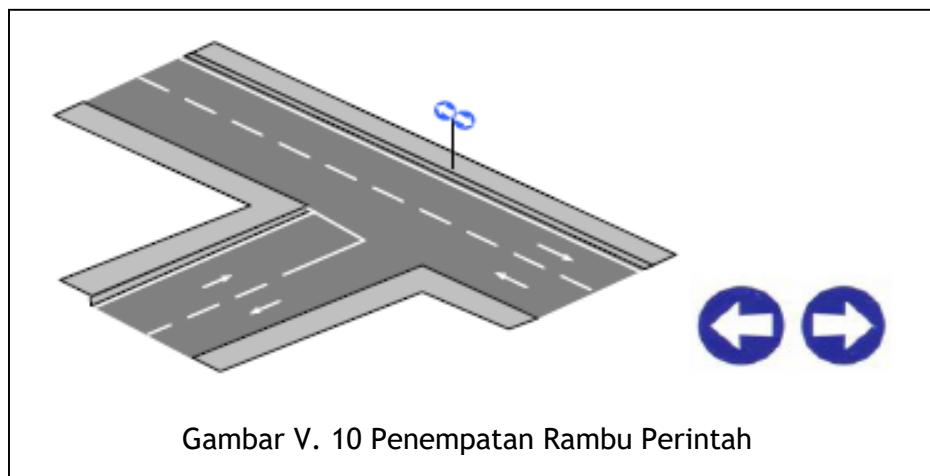
Rambu Larangan

1. Rambu larangan ditempatkan sedekat mungkin pada awal bagian jalan dimulainya rambu larangan
2. Rambu larangan yang ditempatkan secara berulang dengan jarak lebih 15 meter, dapat dilengkapi dengan papan tambahan yang menyatakan jarak tertentu

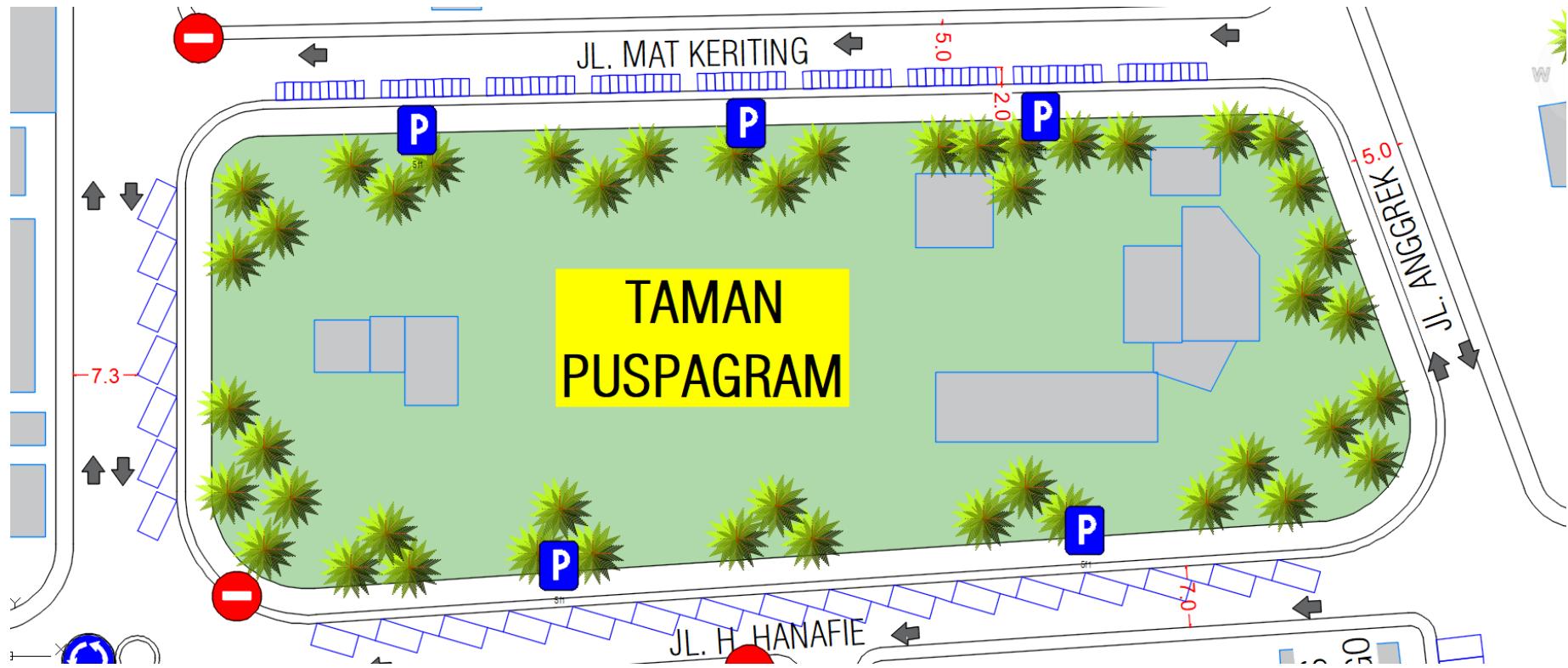


Rambu Perintah

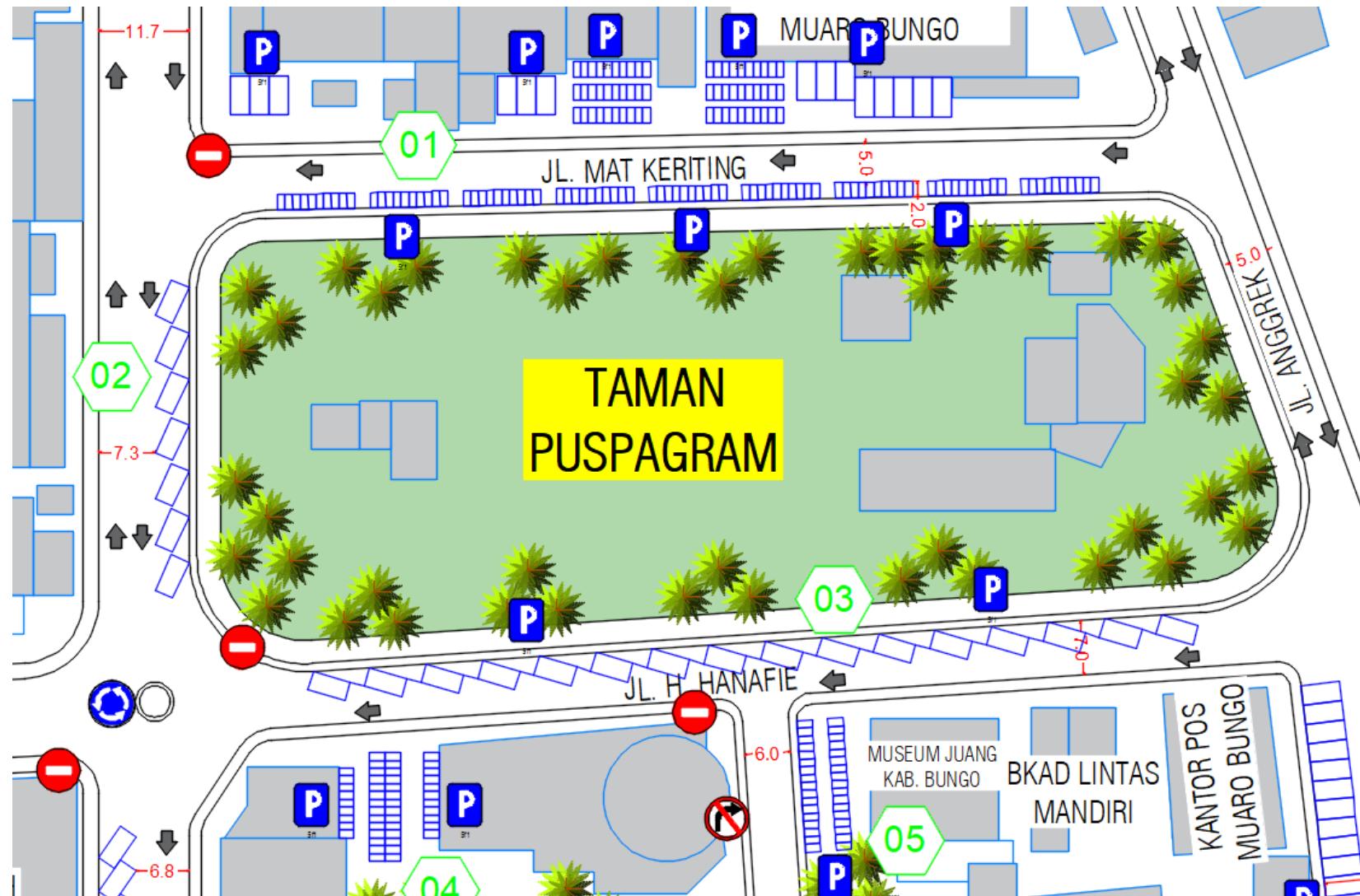
1. Rambu perintah ditempatkan sedekat mungkin pada awal bagian jalan dimulainya rambu perintah.
2. Rambu perintah ditempatkan pada sisi jalan sesuai perintah yang diberikan oleh rambu tersebut.



Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar V.11**.



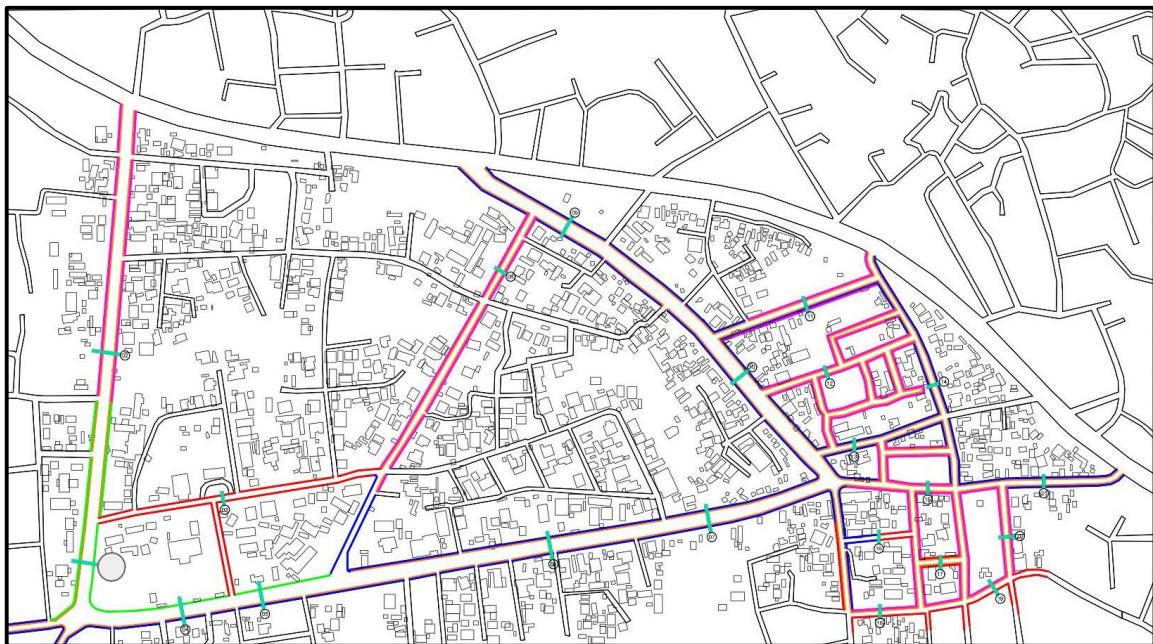
Gambar V. 11 Fasilitas Keselamatan dan Pejalan Kaki Pada Taman Puspogram



Gambar V. 12 Fasilitas Keselamatan dan Pejalan Kaki Pada Taman Pusparagam

5.5.2 FASILITAS KESELAMATAN PEJALAN KAKI

Untuk meningkatkan kenyamanan pengunjung perlu disediakan fasilitas pejalan kaki yang ramah terhadap pengguna dengan kebutuhan khusus (*Difabel*), yang memungkinkan setiap pejalan kaki dapat menggunakannya.



Gambar V. 13 Fasilitas Pejalan Kaki

5.6 PERAMBUAN DAN PEMARKAAN

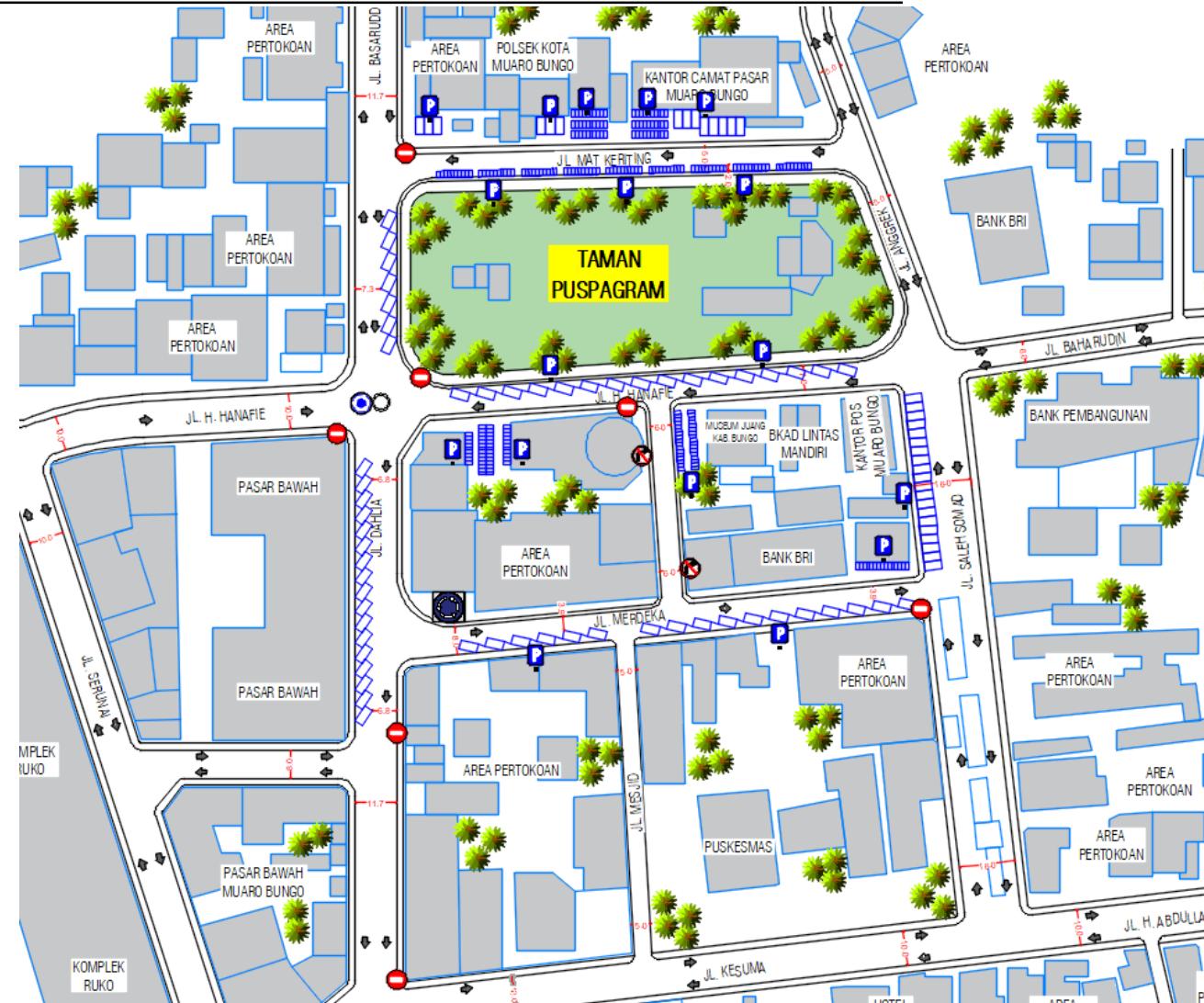
Setelah membahas mitigasi-mitigasi yang dilakukan, langkah terakhir adalah melengkapi kawasan tersebut dengan fasilitas perlengkapan jalan dengan rambu, maupun marka, secara detail, rambu-rambu yang diusulkan adalah Rambu Petunjuk, Rambu Perintah, Rambu Peringatan dan Rambu Larangan. Secara detail dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel V. 1 Usulan Rambu Internal Taman Pusparagam

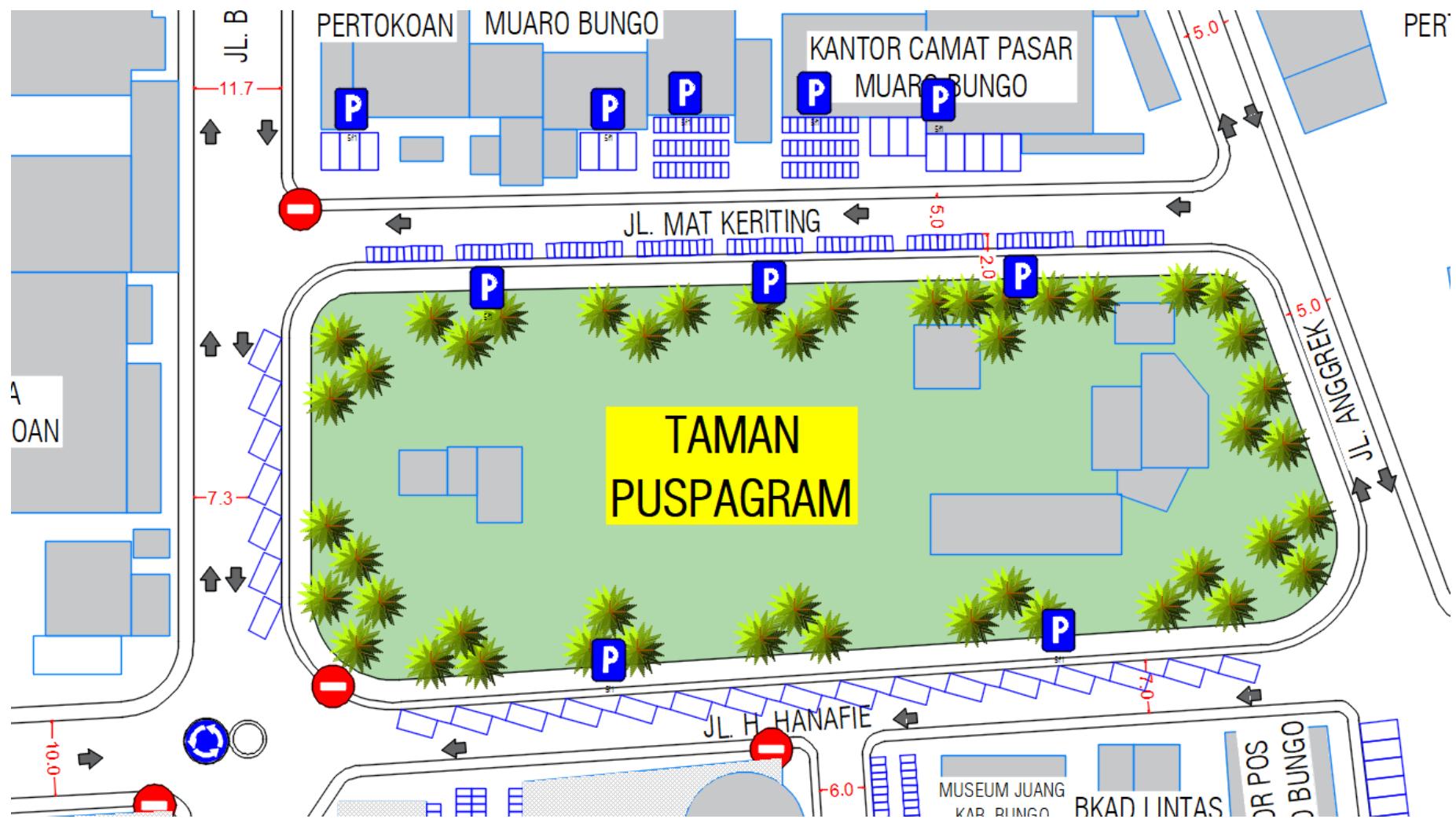
NO	JENIS RAMBU	JUMLAH (UNIT)
1	Rambu Larangan Masuk	9
2	Rambu Petunjuk Lokasi Parkir	17
3	Rambu larangan Belok Kanan	2
4	Rambu Bundaran	2
JUMLAH		30

Sumber : Hasil Analisis

Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas Pembangunan Taman Pusparagam Jambi



Gambar V. 14 Visualisasi Usulan Rambu Di Sekitar Taman Pusparagam



Gambar V. 15 Visualisasi Usulan Rambu Di Sekitar Taman Puspogram

5.7 PARKIR

Dalam Pengembangan Taman Pusparagam akan menarik dan membangkitkan perjalanan, adanya perjalanan baik yang dari/ke kawasan Taman Pusparagam dengan menggunakan kendaraan baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat akan membutuhkan lahan untuk parkir kendaraan terutama parkir untuk pengunjung dan Pedagang. Dalam hal ini Taman Pusparagam perlu menyediakan lahan parkir untuk kendaraan roda dua maupun roda empat.

Untuk mencegah terjadinya over kapasitas kebutuhan ruang parkir pada areal Taman Pusparagam tersebut maka diperlukan analisa ulang terkait jumlah ruang parkir yang harus disediakan, dimana pengkajian dan penataan parkir didasarkan dengan tarikan perjalan yang ditimbulkan akibat pembangunan Taman Pusparagam, berikut perhitungan ruang parkir dan luasan tapak yang diperlukan untuk penyediaan ruang parkir pada areal Taman Pusparagam.

Tabel V. 2 Perkiraan Kebutuhan Parkir Taman Pusparagam

Uraian	Jumlah	Satuan
Fasilitas SRP yang disediakan		
1. Mobil/Kendaraan Ringan	111	SRP
2. Motor	350	SRP
Kebutuhan SRP		
1. Jumlah Kendaraan Masuk	230	smp/jam
- Mobil	69	Kend
- Sepeda Motor	161	Kend
2. Jumlah Kendaraan Keluar	221	smp/jam
- Mobil	66	Kend
- Sepeda Motor	155	Kend
Turn Over per SRP		
- Mobil (Turn Over 0.5)	138	SRP/jam (Dinamis)
- Sepeda Motor (Turn Over 0.5)	322	SRP/jam (Dinamis)

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan perhitungan yang didasarkan dari survey lapangan di atas dapat diketahui perkiraan jumlah kebutuhan satuan ruang parkir yang diperlukan pada Taman Pusparagam sebanyak 460 satuan ruang parkir, dengan perincian 138 SRP di peruntukan untuk mobil dan 322 SRP untuk motor.

Berdasarkan perhitungan konsultan yang mempertimbangkan potensi Pengunjung dan pedagang saat Operasional guna memenuhi kebutuhan parkir bagi pengunjung Taman Pusparagam dibutuhkan penyediaan ruang parkir mobil sebesar 138 SRP dan sepeda motor 322 SRP, sedangkan berdasarkan ketersediaan ruang parkir yang ada belum mencukupi, dimana ketersediaan untuk parkir mobil sebesar 111 SRP Parkir Sepeda Motor 350 SRP.

Namun untuk meningkatkan ketertiban dan kelancaran lalu lintas perlu di siapkan Lokasi Parkir Khusus dengan Gedung parkir mengingat Lokasi Taman Pusparagam sudah padat bangunan dan agar parkir tidak menggunakan badan jalan.

5.8 PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB IMPLEMENTASI DAMPAK

Sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, maupun pada PP No, 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, perlu adanya pembagian tanggung jawab terhadap upaya yang dilakukan untuk mengantisipasi dampak lalu lintas yang ada, yaitu :

Tabel V. 3 Pembagian Tanggung Jawab Implementasi Dampak

Faktor	Penanganan	Tanggung Jawab		
		Dinas Perhubungan	Dinas Pekerjaan Umum	Kepolisian
Utama	Penentuan Lokasi	✓	✓	✓
	Penyelenggara MRL	✓		✓
Meningkatkan Kapasitas	Perubahan Radius Tikung	✓	✓	✓
	Perambuan dan Pemarkaan Eksternal	✓	✓	
Mengurangi Konflik	Perambuan dan Pemarkaan Internal	✓	✓	
	Sirkulasi Kendaraan Internal Taman Pusparagam	✓	✓	✓
	Fasilitas Pejalan Kaki	✓	✓	
	Optimalisasi dan Penataan Parkir	✓	✓	
Perilaku Pengguna Jalan	Perlu adanya ketegasan oleh petugas yang berwenang (<i>law enforcement</i>)	✓		✓

Sumber : Hasil Analisis

5.9 RENCANA PEMANTAUAN DAN EVALUASI

Rencana Pemantauan dan Evaluasi juga merupakan keharusan dalam melakukan suatu kajian Analisis Dampak Lalu Lintas. Secara tidak langsung, kegiatan ini bertujuan untuk memastikan apakah rekomendasi yang diusulkan sesuai dengan yang ada dilapangan atau tidak. Berikut merupakan Rencana Pemantauan dan Evaluasi Kajian Analisis Dampak Lalu Lintas Pembangunan Taman Pusparagam.

Tabel V. 4 Program Rencana Pemantauan Dan Evaluasi

NO	PROGRAM KEGIATAN	JANGKA WAKTU (BULAN)		
		1	2	>3
1	Pemantauan Pelaksanaan Rekomendasi	V		
2	Evaluasi Pelaksanaan Rekomendasi		V	
3	Evaluasi kinerja lalu lintas setelah Rekomendasi			V

Tabel V. 5 Pemantauan Dan Evaluasi Penanganan Dampak

PENANGANAN DAMPAK	URAIAN	PELAKSANA	BATAS WAKTU PELAKSANAAN
Perubahan Geometrik Akses Keluar Masuk Taman Pusparagam	Jaringan Jalan di sekitar Taman Pusparagam	Pemerintah Kabupaten Bungo	14 hari setelah Taman Pusparagam beroperasi
Penataan Sirkulasi Kendaraan Keluar Masuk dan di Dalam Taman Pusparagam	Melakukan pemasangan perambuan dan pemarkaan internal yang bertujuan untuk memberikan petunjuk sirkulasi kepada kendaraan sehingga tidak terjadi konflik di dalam kawasan Taman Pusparagam	Pemerintah Kabupaten Bungo	14 hari setelah Taman Pusparagam beroperasi
Penyediaan Fasilitas Perlengkapan Jalan di internal maupun Eksternal Taman Pusparagam	Penyediaan fasilitas perlengkapan jalan berupa perambuan dan pemarkaan di internal maupun eksternal Taman Pusparagam yang bertujuan untuk meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas	Pemerintah Kabupaten Bungo	14 hari setelah Taman Pusparagam beroperasi

Sumber : Hasil Analisis

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 KESIMPULAN

- a. Taman Pusparagam adalah salah satu proyek pengembangan ruang terbuka hijau di Kabupaten Bungo, Provinsi Jambi, Indonesia. Pengembangan taman ini bertujuan untuk menciptakan ruang publik yang nyaman bagi masyarakat, serta meningkatkan kualitas lingkungan hidup di wilayah tersebut. Taman ini diharapkan dapat menjadi tempat rekreasi, edukasi, dan kegiatan sosial bagi warga sekitar, sekaligus meningkatkan daya tarik pariwisata di Kabupaten Bungo.

Proyek pengembangan taman seperti Taman Pusparagam umumnya mencakup beberapa elemen penting, seperti:

Penanaman Pohon dan Tumbuhan: Menambahkan ruang hijau untuk meningkatkan kualitas udara dan memberi kesan alami serta menyegarkan.

Fasilitas Umum: Seperti tempat duduk, jalur pejalan kaki, taman bermain anak-anak, dan area olahraga, yang semuanya bertujuan untuk mendukung aktivitas warga.

Pembangunan Infrastruktur: Membangun akses jalan, penerangan, dan fasilitas lain untuk memastikan kenyamanan pengunjung.

Sarana Edukasi Lingkungan: Taman seperti ini seringkali menjadi tempat untuk kegiatan edukasi mengenai pelestarian alam dan pentingnya menjaga lingkungan.

Proyek ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan ruang terbuka hijau yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan positif, serta memperindah lingkungan kota. Taman Pusparagam juga menjadi salah satu langkah pemerintah daerah untuk mengurangi masalah polusi dan memperbaiki kualitas udara.

Taman Pusparagam, menjadi salah satu daya tarik masyarakat Bungo dan wisatawan. (1.010, bungo dalam angka 2024)

Terdapat tonggak pergerakan masyarakat Bungo, sebagai bentuk kontribusinya terhadap kemerdekaan Indonesia

Dikelilingi oleh pedagang kaki lima (PKL). Terdata, ada setidaknya 77 PKL yang berjualan di sekeliling taman Pusparagam.

Melihat dari bangunan yang ada pada sekitar taman, terdapat beberapa elemen pembentuk morfologi kota, yakni Kantor Pos, Kantor Militer (saat ini museum), Kantor dinas pendidikan dan kebudayaan, dan Perniagaan (Bank).

b. Salah satu maksud di bangunnya Taman Pusparagam ialah untuk menampung Pedagang Kaki Lima, adapun Penataan Pedagang kaki lima sejumlah 50 pedagang Kaki Lima dengan Rincian Pedagang kaki lima besar 30 Pedagang dan Pedagang kaki lima Kecil 20 Pedagang dengan Luas Area Pedagang kaki lima 550 m².

c. Mengingat masa konstruksi memiliki potensi gangguan yang cukup signifikan maka akan dilaksanakan manajemen rekayasa lalu lintas.

Dengan penanganan-penanganan yang dilakukan pada ruas jalan di sekitar pembangunan Taman Pusparagam diharapkan akan dapat memperbaiki kinerja lalu lintas pada ruas dan simpang di sekitar lokasi pembangunan Taman Pusparagam. Manajemen lalu lintas yang dilakukan dalam penanganan dampak lalu lintas (mitigasi) terhadap dampak lalu lintas pembangunan Taman Pusparagam adalah sebagai berikut :

- Pengaturan sirkulasi kendaraan konstruksi keluar masuk Taman Pusparagam;
- Peningkatan Kapasitas Jalan di sekitar Taman Pusparagam dengan penataan Parkir di Badan jalan
- Perubahan geometrik jaringan jalan sekitar Taman Pusparagam;
- Pengaturan sirkulasi jaringan jalan sekitar Taman Pusparagam;
- Penyediaan Fasilitas Keselamatan;
- Penyediaan Fasilitas Perlengkapan Jalan pada jaringan jalan sekitar Taman Pusparagam;

- d. Pada masa pembangunan harus memerhatikan keselamatan pekerja dan meminimalisir gangguan pada lalu lintas menerus.
- e. Berdasarkan perhitungan konsultan yang mempertimbangkan potensi Pengunjung dan pedagang saat Operasional guna memenuhi kebutuhan parkir bagi pengunjung Taman Pusparagam dibutuhkan penyediaan ruang parkir mobil sebesar 138 SRP dan sepeda motor 322 SRP, sedangkan berdasarkan ketersediaan ruang parkir yang ada belum mencukupi, dimana ketersediaan untuk parkir mobil sebesar 111 SRP Parkir Sepeda Motor 350 SRP.
- f. Namun untuk meningkatkan ketertiban dan kelancaran lalu lintas perlu di siapkan Lokasi Parkir Khusus dengan Gedung parkir mengingat Lokasi Taman Pusparagam sudah padat bagunan dan agar parkir tidak menggunakan badan jalan.
- g. Dari data dapat dilihat bahwa pada tahun 2024 total waktu perjalanan tanpa pembangunan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 544 kend-jam, sedangkan kecepatan sebesar 32.15 km/jam. Sedangkan pada tahun 2025 saat masa pembangunan Taman Pusparagam total waktu perjalanan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 761.6 kend-jam, sedangkan kecepatan sebesar 31.78 km/jam. Sedangkan pada saat Taman Pusparagam dioperasikan secara maksimal pada tahun 2025 kondisi *Do-nothing* total waktu perjalanan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 707.2 kend-jam, dengan kecepatan sebesar 29.72 km/jam. Sedangkan pada tahun 2029 total waktu perjalanan disekitar lokasi di bangunnya Taman Pusparagam sebesar 848.64 kend-jam, dengan kecepatan sebesar 28.28 km/jam, Unjuk kerja tersebut mengalami penurunan dibandingkan dengan unjuk kerja tanpa pembangunan pada tahun 2024 cukup signifikan.
- h. Sedangkan pada kondisi *Do- Something* Tahun 2025 total waktu perjalanan 652.8 kend-jam. Dengan kecepatan naik menjadi sebesar 31.24 km/jam. Sedangkan kinerja lalu lintas pada tahun 2029 *Do- Something* total waktu perjalanan 783.36 kend-jam. Dengan kecepatan naik menjadi sebesar 28.52 km/jam. Kondisi *Do-something* tersebut memberikan unjuk kerja yang lebih baik dibandingkan kondisi *Do-nothing*, walaupun secara waktu perjalanan cenderung meningkat akibat pengalihan arus kendaraan, namun dari kecepatan meningkat cukup signifikan.

6.2 SARAN

Beberapa saran yang diusulkan adalah sebagai berikut :

- a. Perlunya koordinasi kepada pihak yang terkait dalam penerapan dan penanganan Dampak Lalu lintas Pembangunan Taman Pusparagam baik dengan Kementerian Perhubungan/Dinas Perhubungan, Dinas PUPR, Kepolisian Daerah serta Instansi terkait lainnya.
- b. Perlunya pengawasan dan evaluasi unjuk kerja lalu lintas sekitar setelah Taman Pusparagam terbangun dan beroperasi.