Journal of Innovative and Creativity
Journal Homepage: https://joecy.org/index.php/joecy
e-mail: journaljoecy@gmail.com

Faculty of Education
University of Pahlawan Tuanku Tambusai
ISSN 2775-771X (Online)
ISSN 2962-570X (Printed)
6 (1) 2026, Page: 6912-6923

Analisis Dampak Restoran Richeese Terhadap Kinerja Jalan Bau Massepe

Suwardi[1], Rahmawati[2], Imam Fadly[3] Misbahuddin[4] Jabir Muhammadiyah[5]
[1,2,3,4,5]Universitas Muhammadiyah Parepare,
Corresponding Author: suasuwardi3@gmail.com

Published: January, 2026

ABSTRACT

The Richeese restaurant on Bau Massepe Road in Parepare City has the potential to cause a significant negative impact on traffic performance on this road, which has previously experienced congestion problems, especially during rush hour. This study aims to analyze and identify the extent of the traffic impact caused by the restaurant's operations, as well as the dominant factors causing congestion in the area around the location. The methods used are quantitative and qualitative approaches involving direct observation surveys in the field. Data collection includes geometric road surveys, vehicle traffic volume, speed, and side obstacles. Peak traffic data was identified on weekdays (Monday) with a volume of 696.1 smp/hour and on holidays (Sunday) with a volume of 485.6 smp/hour. Road and intersection performance analysis used the 2023 Indonesian Road Capacity Guidelines (PKJI) to calculate key parameters such as Capacity (C), Degree of Saturation (DJ), and Level of Service (LOS). The analysis results show that the presence of Richeese Restaurant, particularly parking activities on the road shoulder and high vehicle entry/exit movements, are the main factors causing side obstacles that interfere with the effectiveness of road operation. This impact causes an increase in the Degree of Congestion and a decrease in the Level of Service (LOS) during peak hours, indicating traffic flow disruption. Therefore, this study recommends the need for traffic management measures and road facility improvements to manage and mitigate the negative impacts caused.

Keywords: Traffic Impact, Road Performance, Richeese Restaurant, Congestion Level, PKJI 2023.

© The Author(s). 2021 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Atibution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit http://creativecommons.org/licenses/by/4.0

PENDAHULUAN

seringkali mendorong munculnya aktivitas bisnis baru yang signifikan. Kehadiran Restoran Richeese, sebagai salah satu jaringan restoran cepat saji populer, di Jalan Bau Massepe Kota Parepare, merupakan manifestasi dari dinamika ekonomi tersebut. Meskipun operasional restoran ini memberikan dampak positif bagi perekonomian lokal dan penciptaan lapangan kerja, (Alawiyah, 2024) namun di sisi lain, potensi dampak negatif terhadap kinerja lalu lintas di ruas jalan sekitarnya tidak dapat diabaikan(Winayanti, 2016)

Jalan Bau Massepe merupakan salah satu jalan utama di Kota Parepare yang secara eksisting sudah mengalami permasalahan kemacetan, terutama pada jam-jam sibuk atau jam puncak(Suraji & Cakrawala, 2022). Pembukaan restoran ini telah menyebabkan penambahan volume kendaraan secara signifikan, yang berpotensi memperparah tingkat kemacetan yang sudah ada, baik dari segi frekuensi maupun durasi(Jaya & Gautama, 2022). Peningkatan volume kendaraan yang keluar/masuk lokasi,(Saengsathien & Namchimplee, 2022) ditambah dengan aktivitas parkir di bahu jalan, menjadi faktor utama hambatan samping yang mengganggu efektivitas pengoperasian badan jalan. (Sugiharti & Widodo, 2013)Kondisi ini menciptakan celah (gap) antara manfaat ekonomi yang diperoleh dengan konsekuensi negatif terhadap kinerja transportasi, sehingga analisis mendalam menjadi esensial (Fadlan et al., 2024) (Shihnazarov et al., 2023).

Kinerja lalu lintas pada kawasan Restoran Richeese di Jalan Bau Massepe menggambarkan tantangan umum yang dihadapi kota-kota berkembang di Indonesia, di mana pertumbuhan bisnis sering kali berjalan lebih cepat daripada pengembangan infrastruktur pendukung (Kavaleri & Makmur, 2025). Hal ini menuntut intervensi dari pemerintah daerah, seperti studi kelayakan lalu lintas sebelum pemberian izin usaha, serta kolaborasi antara pemilik bisnis dan masyarakat untuk menciptakan ekosistem perkotaan yang harmonis. (Alawiyah, 2024) Dengan demikian, narasi ini tidak hanya menguraikan dampak spesifik dari satu restoran tetapi juga mengundang refleksi tentang bagaimana kota seperti Parepare dapat mengoptimalkan potensi ekonominya tanpa mengorbankan kualitas hidup warganya.

TINJAUAN PUSTAKA

Jalan dan kapasitas Jalan

Jalan didefinisikan sebagai prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya, yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Kapasitas Jalan (C) adalah volume lalu lintas maksimum yang dapat melewati suatu ruas jalan dalam kondisi tertentu tanpa menyebabkan penurunan Tingkat Pelayanan (Level of Service) yang signifikan(Yendra Riyaldi et al., 2023).

Derajat Kejenuhan (DJ)

Derajat Kejenuhan (DJ) merupakan rasio antara volume lalu lintas (Q) yang ada pada ruas jalan terhadap kapasitas jalan (C). Nilai (DJ) menjadi indikator utama tingkat kejenuhan lalu lintas di jalan tersebut

$$DJ = \frac{Q}{C}$$

Nilai DJ > 0,75 umumnya dianggap mendekati kondisi jenuh, di mana lalu lintas mulai mengalami hambatan yang signifikan.

Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN)

Analisis Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN) adalah studi kelayakan teknis yang mengevaluasi dampak operasional suatu kegiatan (seperti Restoran Richeese) terhadap sistem transportasi di sekitarnya. Studi ini berfokus pada:

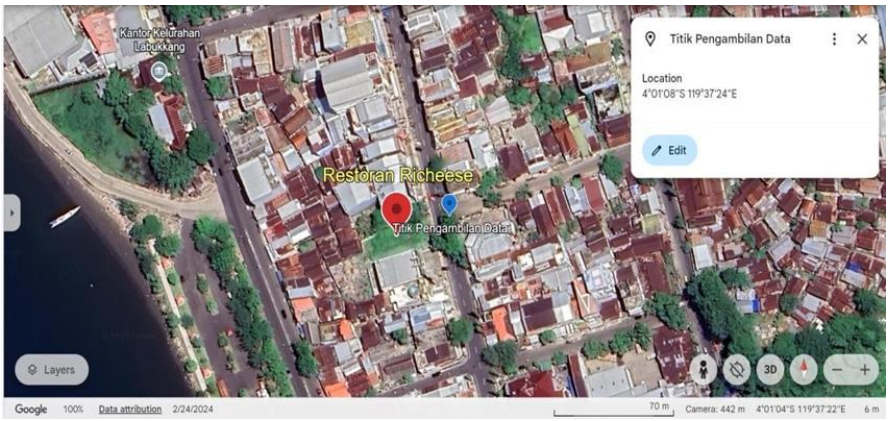
a) Peningkatan volume lalu lintas di jalan akses.
b) Kebutuhan fasilitas parkir dan area putar balik.
c) Kebutuhan pengaturan lampu lalu lintas atau manajemen lalu lintas lainnya.

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997, mendefinisikan kapasitas jalan sebagai arus maksimum yang dapat dipertahankan per satuan jam yang melewati suatu titik di jalan dalam kondisi tertentu. Untuk jalan dua lajur dua arah kapasitas ditentukan untuk arus dua arah (kombinasi dua arah), tetapi untuk jalan dengan banyak lajur arus dipisahkan per arah dan kapasitas dipisahkan per lajur.(Simanjuntak et al., 2022) (-, 2019)Kapasitas (C) dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp). Besarnya kapasitas jalan tergantung pada lebar jalan dan gangguan terhadap arus lalu lintas yang melalui jalan tersebut.(Filip & Popa, 2016)(Czinkota et al., 2021) Untuk jalan tak terbagi analisis dilakukan pada kedua arah lalu lintas. (Studi et al., 2024) Untuk jalan terbagi dilakukan terpisah pada masing-masing arah lalu lintas, seolah-olah masing-masing arah merupakan jalan satu arah yang terpisah (Kasus et al., 2022)

METODE PENELITIAN

Lokasi Rencana Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Jalan Bau Massepe, Kota Parepare. Lokasi spesifik yang menjadi fokus analisis adalah area di sekitar Restoran Richeese yang berada di ruas Jalan Bau Massepe tersebut. Jalan Bau Massepe dipilih karena merupakan salah satu jalan utama di Kota Parepare yang telah teridentifikasi sering mengalami kemacetan, terutama pada jam-jam sibuk, sehingga keberadaan Restoran Richeese di lokasi tersebut memiliki potensi dampak lalu lintas yang signifikan.



Gambar 2.1 Lokasi Penelitian

Metode Analisis Data

Penelitian ini dilakukan untuk merepresentasikan karakteristik lalu lintas nyata di lapangan, tentang kecepatan kendaraan, hambatan samping, serta kapasitas jalan. Dalam analisis kinerja digunakan metode PKJI. Dengan tahapan analisis sebagai berikut :

a. Studi Literatur

Digunakan untuk mendapatkan kejelasan konsep di dalam penelitian yaitu dengan mendapatkan referensi dari buku–buku yang berhubungan dengan judul penelitian, yang berisikan tentang dasar–dasar teori serta rumus–rumus perhitungan yang dapat mendukung dalam penulisan.

b. Pengumpulan data primer dan data sekunder

1). Data primer adalah data yang diperoleh dari pengamatan langsung di lokasi Jalan Bau Massepe dan Jalan Callakara Kota Parepare

2). Data sekunder adalah data yang diperoleh dari studi literatur dan penelitan terdahulu

c. Analisis data Rekapitulasi hasil survey, menghitung kecepatan kendaraan, hambatan samping, kapasitas jalan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Lokasi Studi

a. Kondisi Geometrik Jalan

Geometrik jalan Jalan Bau Massepe Kota Parepare, geometrik jalan dengan lebar jalur 8,7 m, lebar bahu 1 meter, lebar trotoar 1,15 meter meter. Sedangkan geometrik ruas Jalan Callakara yaitu lebar jalur 7 m, lebar trotoar 1,15 meter.

b. Kondisi Perkotaan Parepare

Data kondisi lingkungan simpang terbagi menjadi beberapa bagian yaitu ukuran kota, dan gabungan dari tipe lingkungan, hambatan samping dan kendaraan tidak bermotor. Berdasarkan data

BPS Kota Parepare, jumlah penduduk kota Parepare adalah sebesar 161.599 jiwa. Maka kota Parepare berada pada kategori kota kecil dalam klasifikasi ukuran kota. Tipe lingkungang jalan simpang tak bersinyal masuk pada kategori tipe lingkungan jalan komersial.

Analisa Kinerja Simpang

Analisis kinerja simpang terbagi menjadi 4 bagian parameter yaitu, kapasitas simpang, derajat kejenuhan, tundaan dan peluang antrian.

Kapasitas Dasar (C0)

Simpang yang ditinjau mimiliki tipe 322, berdasarkan tabel 2.3 tentang Kapasitas Dasar (C0) maka nilai C0 untuk tipe simpang 322 = 2700 smp/jam.

Penetapan Lebar Rata-Rata Pendekat (LRP)

LRP bisa diperoleh dengan menjumlahkan setiap lebar jalur pendekat yang dibagi dua kemudian dibagi jumlah lengan simpang.

LRP = (a + b + c +) : 3

LRP =(8,7/2 + 8,7/2+ 6,8/2+ 7/2):3 = 4,07 m

Faktor Koreksi Lebar Pendekat Rata-Rata (FLP)

Untuk tipe simpang 322 FLP dapat diperoleh dengan persamaan berikut:

FLP = 0,73 + (0,0866 x LRP)

FLP = 0,73 + (0,0866 x 4,07) = 1,082

Jadi untuk hasil FLP yaitu 1,082

Faktor Koreksi Ukuran Kota (FUK)

Jumlah penduduk kota Perepare yaitu sebanyak 161.599 jiwa berdasarkan data dari BPS pada tahun 2024, dengan faktor koreksi ukuran kota yaitu sebesar 0,88.

Faktor Koreksi Hambatan Samping (FHS)

Lingkungan disekitar simpang termasuk tipe lingkungan komersial dimana lahan yang berada disekitar simpang diperlukan untuk kepentingan komersial seperti pertokoan, rumah makan, perkantoran dan tempat ibadah. Dimana tipe lingkungan daerah komersial dengan hambatan samping 0,95 dengan kategori rendah.

Faktor Koreksi Rasio Arus Belok Kiri

Nilai rasio belok kiri RBki ditentukan terlebih dahulu untuk mendapatkan nilai faktor koreksi rasio arus belok kiri FBKi. RBKi merupakan rasio arus lalu lintas belok kiri qBKi terhadap arus lalu lintas normal.

Faktor koreksi rasio arus belok kiri pada hari Senin 25 Agustus 2025

Sebagai acuan dapat dilihat pada tabel 2.3 dan dengan menggunakan persamaan berikut:

FBki = 0,84 + 1,61 (RBKi)

FBki = 0,84 + 1,61 (0,201)

FBki = 1,164

Maka didapatkan nilai FBKi yaitu 1,164

Faktor koreksi rasio arus belok kiri pada hari Minggu 24 Agustus 2025

Sebagai acuan dapat dilihat pada tabel 4.4 dan dengan menggunakan persamaan berikut:

FBKi = 0,84 + 1,61 (RBKi)

FBKi = 0,84 + 1,61 (0,116)

FBKi = 1,027

Maka didapatkan nilai FBKi yaitu 1,027

Faktor Koreksi Rasio Arus Belok Kanan

Pada koreksi rasio arus belok kanan $FBKa$ ditentukan terlebih dahulu nilai RBKa. RBKa merupakan arus rasio lalu lintas belok kanan qBKa terhadap arus lalu lintas normal.

Faktor koreksi rasio arus belok kanan pada hari Senin 25 Agustus 2025

FBka = 1,09 – 0,92 (RBKi)

FBka = 1,09 – 0,92 (0,323)

FBka = 0,793

Maka didapatkan nilai FBKa yaitu 0,793

Faktor koreksi rasio arus belok kanan pada hari Minggu 24 Agustus 2025

Sebagai acuan dapat dilihat pada tabel 4.4 dan dengan menggunakan persamaan berikut

FBKa = 1,09 – 0,92 (RBKi)

FBKa = 1,09 – 0,92 (0,459)

FBKa = 0,668

Maka didapatkan nilai FBKa yaitu 0,668

Faktor Koreksi Rasio Arus Jalan Minor (Fmi)

Dalam menentukan faktor koreksi arus jalan minor (Fmi) diperolah nilai rasio arus jalan minor (Rmi). Rmi adalah rasio arus lalu lintas jalan minor (qmi) terhadap arus lalu lintas total (qTOT). Untuk (qmi) dapat diperoleh dengan menjumlah arus lalu lintas dari setiap lengan jalan minor, sehingga berdasarkan tabel 2.11 diperoleh:

Faktor koreksi rasio arus jalan minor pada hari Senin 25 Agustus 2025

Tipe simpang = 322

Fmi = 1,19 ЧRmi 2 □1,19ЧRmi + 1,19

Rmi = 0,225

Fmi = 1,19 Ч0,225 2 □1,19Ч0,225 + 1,19

= 0,982

Faktor koreksi rasio arus jalan minor pada hari Minggu 24 Agustus 2025

Tipe simpang = 322

Fmi = 1,19 ЧRmi 2 □1,19ЧRmi + 1,19

Rmi = 0,201

Fmi = 1,19 Ч0,201 2 □1,19Ч0,225 + 1,19 = 0,982

Setelah didapatkan nilai kapasitas dasar dan faktor-faktor koreksi tersebut maka kapasitas simpang (C) pada Jalan Bau Maseppe dan jalan Callakara dapat dihitung menggunakan rumus kapasitas simpang pada persamaan (1).

Kapasitas simpang

Kapasitas simpang dapat dihitung menggunakan persamaan berikut :

C = C0 x FLP x FM x FUK x FHS x FBKi x FBKa x FRmi (smp/jam)

Pada hari Senin 25 Agustus 2025

C = C0 x FLP x FM x FUK x FHS x FBKi x FBKa x FRmi

C = 2700 x 1,328 x 1 x 0,88 x 0,95 x 1,164 x 1 x 0,793 x 0,982

= 2719,069 smp/jam

Dari hasil analisa diatas dapat disimpulkan sebagai berikut:

Kapasitas dasar (C0) = 2700

Faktor koreksi lebar pendekat rata-rata (FLP) = 1,328

Faktor koreksi tipe median pada jalan mayor (FM) = 1

Faktor koreksi ukuran kota (FUK) = 0,88

Faktor koreksi hambatan samping (FHS) = 0,95

Faktor koreksi belok kiri (FBKi) = 1,164

Faktor koreksi belok kanan (FBKa) = 0,793

Faktor koreksi rasio arus jalan minor (FRMi) = 0,982

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa nilai kapasitas simpang setelah dianalisa yaitu 2719,069 smp/jam sedangkan jumlah volume kendaraan sebesar 1.526 kend/jam setelah dikonversi terhadap equivalensi mobil penumpang menjadi 699,1 smp/jam sehingga kinerja jalan masih memadai.

Pada hari Minggu 24 Agustus 2025

C = C0 x FLP x FM x FUK x FHS x FBKi x FBKa x FRmi

C = 2700 x 1,328 x 1 x 0,88 x 0,95 x 1,027 x 0,668 x 0,982

= 2019,633 smp/jam

Dari hasil analisa diatas dapat disimpulkan bahwa nilai kapasitas simpang (C) adalah sebagai berikut:

Kapasitas dasar (C0) = 2700

Faktor koreksi lebar pendekat rata-rata (FLP) = 1,328

Faktor koreksi tipe median pada jalan mayor (FM) = 1

Faktor koreksi ukuran kota (FUK) = 0,88

Faktor koreksi hambatan samping (FHS) = 0,95

Faktor koreksi belok kiri (FBKi) = 1,027

Faktor koreksi belok kanan (FBKa) = 0,668

Faktor koreksi rasio arus jalan minor (FRMi) = 0,982

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa nilai kapasitas simpang setelah dianalisa yaitu 2019,633 smp/jam sedangkan jumlah volume kendaraan sebesar 1083 kend/jam setelah dikonversi terhadap equivalensi mobil penumpang menjadi 248,3 smp/jam sehingga kinerja jalan masih memadai.

Analisis Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan (DJ) simpang tak bersinyal dapat dianalisa menggunakan persamaan (10) setelah diperolehnya jumlah volume lalu lintas total (qTOT) dan kapasitas (C).

Derajat kejenuhan pada jam puncak hari kerja, Senin 25 Agustus 2025

DJ = q/C

DJ = 699 / 2719,069

DJ = 0,257

Jadi Derajat kejenuhan (DJ) pada hari Senin sebesar 0,257

Derajat kejenuhan pada jam puncak hari libur, hari Minggu 24 Agustus 2025

DJ = q/C

DJ = 1083 / 2019,633

DJ = 0,259

Jadi Derajat kejenuhan (DJ) pada hari Minggu sebesar 0,259

Analisis Tundaan

Tundaan lalu lintas

Tundaan ditentukan dengan menggunakan persamaan (11), dimana harus terlebih dahulu menghitung tundaan lalu lintas rata-rata (TLL) dan tundaan geometri rata-rata (TG) sebelum menghitung tundaan simpang.

Dikarenakan nilai DJ < 0,60 maka tundaan lalu lintas rata-rata pada hari Senin 25 Agustus 2025 dianalisa menggunakan persamaan (13).

TLL = 2 + 8,2078 DJ – (1-DJ)2

TLL = 2 + 8,2078 x 0,257– (1-0,257)2

TLL = 2,625 smp/jam

Dikarenakan nilai DJ < 0,60 maka tundaan lalu lintas rata-rata pada hari Minggu 24 Agustus 2025 dianalisa menggunakan persamaan (12).

TLL = 2 + 8,2078 DJ – (1-DJ)2

TLL = 2 + 8,2078 x 0,259 – (1-0,259)2

TLL = 2,648 smp/jam

Tundaan lalu lintas jalan mayor

Dikarenakan nilai DJ < 0,60 maka tundaan lalu lintas jalan mayor pada hari Senin 25 Agustus 2025 dianalisa menggunakan persamaan (15).

TLLMa = 1,8000 + 5,8234 DJ - (1- DJ)1,8

TLLMa = 1,8000 + 5,8234 x 0,257 - (1- 0,257)1,8

TLLMa = 1,960 smp/jam

Dikarenakan nilai DJ < 0,60 maka tundaan lalu lintas jalan mayor pada hari Minggu 24 Agustus 2025 dianalisa menggunakan persamaan (14).

TLLMa = 1,8000 + 5,8234 DJ - (1- DJ)1,8

TLLMa = 1,8000 + 5,8234 x 0,259 - (1- 0,259)1,8

TLLMa = 1,978 smp/jam

Tundaan lalu lintas jalan minor

Tundaan lalu lintas pada jalan minor dihitung menggunakan persamaan (16)

TLLMi = (qKB X TLL-qma X TLLma)/qmi

Tundaan lalu lintas jalan minor pada hari Senin 25 Agustus 2025

TLLMi = (qKB X TLL-qma X TLLma)/ qmi

TLLMi = (699,1 X 2,625 - 557,7 X 1,960)/ (141,4)

TLLMi = 5,245 smp/ jam

Tundaan lalu lintas jalan minor pada hari Minggu 24 Agustus 2025

TLLMi = (qKB X TLL-qma X TLLma)/ qmi

TLLMi = (248,3 X 2,648 -136,8 X 1,978)/ (111,5)

TLLMi = 3,471 smp/ jam

Tundaan Geometri

Tundaan geometri rata-rata seluruh simpang dapat dihitung menggunakan persamaan (17).

DJ <1 : TG = (1- DJ) x { 6 RB + 3(1 – RB)} + 4 DJ

Tundaan geometri pada hari Senin 25 Agustus 2025

TG = (1- DJ) x { 6 RB + 3(1 – RB)} + 4 DJ

TG = (1- 0,257) x { 6 x 0,754+ 3(1 – 0,754)} + 4 x 0,257

TG = 4,937 smp/ jam

Tundaan geometri pada hari Minggu 24 Agustus 2025

TG = (1- DJ) x { 6 RB + 3(1 – RB)} + 4 DJ

TG = (1- 0,259) x { 6 x 0,575 + 3(1 – 0,575)} + 4 x 0,259

TG = 4,536 smp/ jam

Setelah menganalisa tundaan lalu lintas dan tundaan geometri maka nilai T dapat ditentukan menggunakan persamaan (11).

T = TLL + TG

Tundaan simpang pada hari Senin 25 Agustus 2025

T = TLL + TG

T = 2,625 + 4,937

T = 7,562 det/ smp

Berdasarkan tabel 2.13 tentang tingkat pelayanan simpang dengan analisa diatas maka didapatkan hasil bahwa tundaan simpang pada hari Senin berada pada tingkat pelayanan B dengan kategori baik.

Tundaan simpang pada hari Minggu 24 Agustus 2025

T = TLL + TG

T = 2,648 + 4,536

T = 7,185 det/smp

Berdasarkan tabel 2.13 tentang tingkat pelayanan simpang dengan analisa diatas maka didapatkan hasil bahwa tundaan simpang pada hari Minggu berada pada tingkat pelayanan B dengan kategori baik.

Analisis Peluang Antrian

Peluang antrian dinyatakan dalam bentuk persen (%). Peluang antrian ditentukan dengan mencari batas atas peluang dan batas bawah peluang dengan menggunakan persamaan (18) untuk batas atas dan persamaan (19) untuk batas bawah.

Peluang antrian pada hari Senin 25 Agustus 2025

Batas atas Pa = 47,71 DJ □ 24,68 $DJ2$ + 56,47 $DJ3$

= 47,71(0,257) – 24,68(0,2572) + 56,47(0,2573)

= 20 %

Batas Bawah Pa = 9,02 DJ □ 20,66 DJ 2 + 10,49 $DJ3$

= 9,02(0,257)□ 20,66(0,2572) + 10,49(0,2573)

= 0,29 %

Peluang antrian pada hari Minggu 24 Agustus 2025

Batas atas Pa = 47,71 DJ □ 24,68 $DJ2$ + 56,47 $DJ3$

= 47,71(0,259) – 24,68(0,259 2) + 56,47(0,2593)

= 21 %

Batas Bawah Pa = 9,02 DJ □ 20,66 DJ 2 + 10,49 $DJ3$

= 9,02(0,259)□ 20,66(0,2592) + 10,49(0,2593)

= 0,30 %

.KESIMPULAN

Kinerja arus lalu lintas dihari kerja (Senin) pada jalan mayor (Jalan Bau Massepe) dan jalan minor (Jalan Callakara) memiliki volume kendaraan jam puncak sebesar 1526 kend/jam pada pukul 16.00-17.00 WITA. Adapun nilai kapasitas (C) yang dihasilkan yaitu 2719,069 smp/jam dengan nilai derajat kejenuhan (DJ) sebesar 0,257, Sedangkan tundaan (T) yang dihasilkan selama 7,526 det/smp dengan peluang antrian (Pa) sebesar 0,29 sampai 20%. Sedangkan pada hari libur (Minggu) jumlah kendaraan pada jam puncaknya sebesar 1083 kend/jam pada pukul 16.00-17.00 WITA dengan nilai kapasitas (C) sebesar 2019,633 smp/jam dan derajat kejenuhan (DJ) 0,259, dengan begitu tundaan (T) yang dihasilkan selama 7,185 det/smp dengan peluan antrian (Pa) sebesar 0,30 sampai 21 %.

Dari analisa yang telah dilakukan terkait dampak restoran Richeese terhadap tingkat pelayanan simpang pada jalan mayor (Jalan Bau Massepe) dan jalan minor (Jalan Callakara) didapatkan hasil bahwa simpang tersebut berada dalam simpang dengan kategori baik dengan tingkat pelayanan B.

DAFTAR PUSTAKA

-, B. V. (2019). How Trucking Drives the Supply Chain the Backbone of North American Logistics. International Journal For Multidisciplinary Research, 1(3), 1–16. https://doi.org/10.36948/ijfmr.2019.v01i03.12090

Alawiyah, T. (2024). Analisis Kinerja Simpang Tiga Tidak Bersinyal Jalan A. Yani – Jalan Muncul, Dampak Pembangunan Fly Over Aloha. Inter Tech, 2(2), 108–113. https://doi.org/10.54732/i.v2i2.1162

Czinkota, M. R., Kotabe, M., Vrontis, D., & Shams, S. M. R. (2021). Distribution and Supply Chain Management (Issue February 2022). https://doi.org/10.1007/978-3-030-66916-4_11

Fadlan, M., Bastian, E., & Putra, Y. (2024). Vol. 3 No.3 Juni 2024 http://jurnal.ensiklopediaku.org Ensiklopedia Research and Community Service Review. 3(3), 117–121.

Filip, N., & Popa, C. (2016). the Role of Transportation in Economic. ResearchGate, July, 1–3.

Jaya, F. H., & Gautama, G. (2022). Analisa Kinerja Simpang Tiga Tak Bersinyal pada Ruas Jalan Urip Sumoharjo – Pulau Morotai Bandar Lampung Performance Analysis of the Three No Signal Junction at the Urip Sumoharjo Road – Morotai Island In Bandar Lampung. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 07.

Kasus, S., Lengan, S., Jl, T., Bastiong, R., Raya, J., Sweering, J., & Dua, M. (2022). Analisa Kinerja Simpang Lengan Tiga Tak Bersinyal. 20(April), 87–94.

Kavaleri, J., & Makmur, Y. A. (2025). Evaluasi Kinerja Simpang Tak Bersinyal Menggunakan Metode PKJI 2023 (Studi Kasus Jalan H . A . M Arsyad , Jalan Arah Jompie , dan. 5(2), 14970–14977.

Saengsathien, A., & Namchimplee, K. (2022). Green point-to-point logistics at Kalasin: A case study of rice transportation. Engineering and Applied Science Research, 49(6), 772–779. https://doi.org/10.14456/easr.2022.75

Shihnazarov, J., Boboev, D., Dehkonov, M., & Ikramova, D. (2023). Choice of an efficient mode of transport on the basis of comparison of technical and economic indicators of types of transport. E3S Web of Conferences, 389, 0–6. https://doi.org/10.1051/e3sconf/202338905032

Simanjuntak, J. O., Simanjuntak, N. I., & Harafe, O. I. (2022). Evaluasi kinerja simpang tiga tak bersinyal. Jurnal Teknik Sipil, 1(2), 1–14.

Studi, P., Sipil, T., Teknologi, F. S., & Darma, U. B. (2024). Vol. 7 No.1 Januari 2024 Rang Teknik Journal. 7(1).

Sugiharti, P., & Widodo, W. (2013). Analisis Kinerja Simpang Tak Bersinyal (Studi Kasus : Simpang 3 Tak Bersinyal Jl. Raya Seturan-Jl. Raya Babarsari-Jl. Kledokan, Depok, Sleman, Yogyakarta). Konferensi Nasional Teknik Sipil 7 (KoNTekS 7), 7(KoNTekS 7), 24–26.

Suraji, A., & Cakrawala, M. (2022). s IKLU s. 8(1), 70–85.

Winayanti. (2016). Analisis Pengaruh Kecepatan Dan Hambatan Samping Terhadap Kapasitas Jalan. 2, 114–124.

Yendra Riyaldi, Eka Priana Surya, & Yermadona Helga. (2023). Evaluasi Kinerja Simpang Tiga Tak Bersinyal Pasar Ibh Payakumbuh. Ensiklopedia Research and Community Service Review, 2(3). http://jurnal.ensiklopediaku.org