

Pengaruh Operasional Klinik Sofia Medika terhadap Kinerja Jalan Di Kecamatan Selopuro Blitar

The Influence of Clinics on Road Performance in Selopuro District

Muhamad Rosyid Assidiqi¹, Trisno Widodo², Risma Dwi Atmajayani³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Ilmu Eksakta, Universitas Nahdlatul Ulama blitar
email: 789.rosid@gmail.com¹, trisno_widodo@yahoo.com², rismadwiatmaja@gmail.com³

Abstrak

Peningkatan aktivitas masyarakat di Kecamatan Selopuro Kabupaten Blitar, khususnya akibat operasional Klinik Sofia Medika, menyebabkan lonjakan volume kendaraan dan berdampak terhadap kinerja jalan di sekitarnya. Penelitian ini menggunakan metode campuran kuantitatif dan kualitatif, dengan teknik pengumpulan data melalui observasi LHR selama 7 hari, analisis geometrik jalan, pengukuran kapasitas berdasarkan MKJI 1997, serta penyebaran kuesioner kepada 50 responden. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa volume lalu lintas tertinggi mencapai 809,75 smp/jam pada hari Sabtu pukul 15.00.– 16.00. Kapasitas jalan yang tersedia sebesar 1.866,0108 smp/jam menghasilkan derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,433 yang mendekati batas pelayanan maksimal. Jumlah kendaraan keluar-masuk Klinik Sofia Medika per hari mencapai rata-rata 263 kendaraan. Hambatan samping tergolong tinggi dengan lebih dari 500 kejadian per 200 meter per jam, yang menyebabkan penurunan efisiensi lajur lalu lintas. Dari hasil kuesioner, 70% responden menilai bahwa klinik berkontribusi terhadap kemacetan, meskipun mayoritas juga menganggap akses menuju klinik cukup baik. Kendati pengaturan lalu lintas dinilai cukup memadai, sarana pendukung seperti rambu dan marka jalan masih belum memenuhi standar optimal. Secara keseluruhan, keberadaan Klinik Sofia Medika memang memberikan pengaruh yang terbatas namun cukup berarti terhadap performa lalu lintas setempat.

Kata Kunci: Klinik, Kinerja Jalan, Volume Lalu Lintas

Abstrack

The increasing community activity in Selopuro District, Blitar Regency – particularly due to the operation of Sofia Medika Clinic – has led to a surge in vehicle volume, affecting road performance in the surrounding area. This study employed a mixed-method approach (quantitative and qualitative), with data collection techniques including 7-day traffic volume observation (LHR), road geometric analysis, capacity measurement based on the 1997 Indonesian Highway Capacity Manual (MKJI), and questionnaires distributed to 50 respondents. Findings revealed peak traffic volume reaching 809.75 pcu/hour on Saturdays at 3:00–4:00 PM. With an available road capacity of 1,866.0108 pcu/hour, the degree of saturation (DS) was 0.433, nearing the maximum service threshold. An average of 263 vehicles entered/exited the clinic daily. Side friction was classified as high, exceeding 500 incidents per 200 meters per hour, reducing lane efficiency. Questionnaire results showed 70% of respondents believed the clinic contributed to congestion, though most also considered clinic access fairly good. While traffic management was deemed adequate, supporting infrastructure (signage, road markings) still fell short of optimal standards. In conclusion, Sofia Medika Clinic has a limited but notable impact on local traffic performance. Recommendations include improved parking management, traffic flow optimization, and enhanced road signage to mitigate congestion risks in the future.

Keywords: Road Performance, Traffic Volume, Degree of Saturation, Sofia Medika Clinic, MKJI 1997.

PENDAHULUAN

Peningkatan aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat di Kecamatan Selopuro, Kabupaten Blitar, terutama sejak beroperasinya Klinik Sofia Medika, telah berdampak langsung terhadap penurunan kinerja jaringan jalan di sekitarnya. Klinik sebagai pusat layanan kesehatan tidak hanya menjadi tujuan utama masyarakat dalam memperoleh pelayanan medis, tetapi juga turut menyumbang peningkatan volume kendaraan dan pejalan kaki. Kondisi ini diperparah oleh terbatasnya infrastruktur pendukung seperti lahan parkir dan trotoar, yang menyebabkan tingginya tingkat kepadatan lalu lintas serta menurunnya kualitas pelayanan jalan. Selain itu, pertumbuhan penduduk yang terus meningkat dan perubahan fungsi tutupan lahan turut

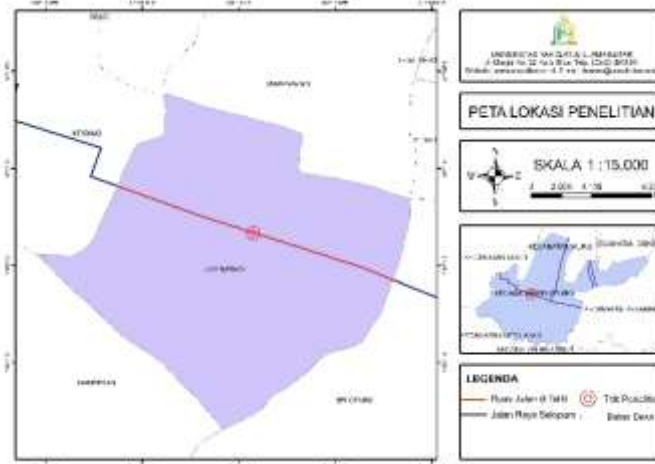
History of article:

Received: Januari, 2026 : Accepted: Februari, 2026

mempengaruhi pola distribusi pusat kegiatan dan dinamika mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan kajian yang komprehensif terhadap dampak operasional klinik terhadap performa jalan sebagai dasar pengambilan kebijakan penataan ruang dan pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis guna mendukung kelancaran lalu lintas, keselamatan pengguna jalan, serta meningkatkan kualitas hidup dan pembangunan ekonomi masyarakat Selopuro secara menyeluruh.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan campuran (mixed methods) yang menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif untuk menganalisis pengaruh operasional Klinik Sofia Medika terhadap kinerja di Jalan Raya Selopuro, Kecamatan Selopuro Kabupaten Blitar.



Gambar 1. Lokasi Penelitian Kecamatan Selopuro

Data primer dikumpulkan melalui observasi lapangan selama 7 hari berturut-turut untuk menghitung volume lalu lintas (LHR), kuesioner kepada masyarakat sekitar, dan ground check, sedangkan data sekunder meliputi citra satelit SAS Planet, data BPS, dan literatur terkait. Analisis kuantitatif mencakup perhitungan kapasitas jalan berdasarkan MKJI 1997, derajat kejenuhan, dan hambatan samping. Sementara analisis kualitatif dilakukan terhadap hasil kuesioner dan observasi. Pemetaan distribusi pusat kegiatan dan tutupan lahan menggunakan ArcGIS 10.8 serta Kernel Density untuk mengidentifikasi kepadatan aktivitas. Validitas data diuji dengan korelasi Pearson dan triangulasi, dengan batasan penelitian pada ruas jalan tertentu, MKJI 1997 sebagai acuan, dan waktu pengamatan 7 hari. Metode ini dirancang untuk menjawab rumusan masalah terkait dampak klinik terhadap kinerja jalan, distribusi pusat kegiatan, dan mobilitas masyarakat.

Tutupan Lahan

Pada SNI 7645 tahun 2010, klasifikasi tutupan lahan adalah tutupan biofisik pada permukaan bumi yang dapat diamati merupakan suatu hasil pengaturan, aktivitas dan Perlakuan manusia terhadap jenis penutup lahan tertentu mencakup kegiatan produksi, modifikasi, maupun pemeliharaan lahan tersebut.

Pemetaan

Pemetaan suatu tahap dalam pengolahan informasi yang bersifat spasial dan mampu menangkap keberadaan suatu objek yang berada pada permukaan bumi serta dapat menggambarkan suatu kondisi lingkungan maupun ekosistem pada wilayah tertentu. Proses pada pemetaan lahan basah dapat memasukkan interpretasi foto udara agar dapat memperkirakan batasan wilayah lahan basah tanpa perlu ke lapangan, kecuali untuk

mengakuratkan metode pemetaan dan memvalidasi peta yang dihasilkan (NF Aristin 2024). Jenis pemetaan yaitu Pemetaan Topografi, pemetaan tematik, pemetaan kadaster, dan pemetaan digital

Volume lalulintas

Menurut MKJI 1997 (Manual Kapasitas Jalan Indonesia) Volume lalu lintas mengindikasikan komposisi lalu lintas dengan mengukur jumlah kendaraan dalam satuan mobil penumpang (smp). Semua angka volume lalu lintas, baik yang per arah maupun kedua arah, satuan diubah menjadi mobil penumpang (smp) menggunakan koefisien ekuivalen mobil penumpang (emp) yang telah ditentukan Secara empiris, setiap tipe kendaraan seperti kendaraan ringan (LV), kendaraan berat (HV), sepeda motor (MC), serta kendaraan non-bermotor (MU), memiliki karakteristik perhitungan tersendiri. Untuk mengetahui jumlah volume lalu lintas pada suatu segmen jalan, analisis dapat dilakukan dengan menggunakan rumus yang telah ditetapkan oleh MKJI 1997. Kapasitas jalan adalah suatu batasan maksimal dari suatu ruas jalan saat kendaraan melalui baik jalan satu arah maupun jalan dua arah pada satuan waktu tertentu. Kondisi jalan yang mencakup geometrik, jenis fasilitas dan tipe pelayanan sangat mempengaruhi kapasitas jalan (Sari & Pasuang, 2020).

Tabel 1. Co (Kapasitas Dasar smp/jam)

TIPE JALAN	KAPASITAS DASAR	CATATAN
	(smp/jam)	
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua-lajur tak-terbagi	2900	Total dua arah

*Sumber : (Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997)

Tabel 2. FC_w (Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalulintas)

TIPE JALAN	LEBAR JALUR LALU-LINTAS EFEKTIF (W _c)	FC _w
	(m)	
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	PER LAJUR	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat-lajur tak-terbagi	PER LAJUR	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
Dua-lajur tak-terbagi	TOTAL DUA ARAH	
	5,00	0,56
	6,00	0,87
	7,00	1,00
	8,00	1,14
	9,00	1,25
	10,00	1,29
11,00	1,34	

*Sumber : (Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997)

Tabel 3. FCSP (Faktor Penyesuaian Pemisah Arah)

PEMISAH ARAH SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC _{SP}	Dua-lajur 2/2	1	0,97	0,94	0,91	0,88
	Empat-lajur 4/2	1	0,985	0,97	0,955	0,94

*Sumber : (Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997)

Tabel 4. FCcs (Faktor Penyesuaian Ukuran Kota)

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1-0,5	0,90
0,5-1,0	0,94
1,0-3,0	1,00
> 3	1,04

*Sumber : (Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997)

Tabel 5. Kelas Hambatan Samping

Kelas Hambatan Samping	Kode	Jumlah Bobot Kejadian per 200 m per jam (dua sisi)	Kondisi Khusus
Sangat Rendah	VL	<100	Daerah pemukiman: jalan samping tersedia
Rendah	L	100-299	Daerah pemukiman: beberapa angkutan umum dsb
Sedang	M	300-499	Daerah industri: Beberapa toko sisi jalan
Tinggi	H	500-899	Daerah Komersial: Aktifitas sisi jalan tinggi
Sangat Tinggi	VH	>900	Daerah komersial: Aktifitas pasar sisi jalan

*Sumber : (Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997)

Tabel 6. FCsf (Faktor Penyesuaian Hambatan Samping)

TIPE JALAN	KELAS HAMBATAN SAMPING	FAKTOR PENYESUAIAN UNTUK HAMBATAN SAMPING DAN LEBAR BAHU			
		FCSF			
		LEBAR BAHU EFEKTIF WS			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2 D	VL	0,96	0,98	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,88	0,92	0,95	0,98
	VH	0,84	0,88	0,92	0,96
4/2 UD	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
2/2 UD atau Jalan satu arah	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
	VL	0,94	0,96	0,99	1,01
	L	0,92	0,94	0,97	1,00
	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,86	0,90	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

*Sumber : (Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997)

Derajat kejenuhan (DS) dicirikan sebagai proporsi suatu arus jalan terhadap kapasitas yang dipakai sebagai faktor penting untuk menentukan tingkat kinerja ruas jalan. Derajat kejenuhan dihitung untuk melihat apakah ruas jalan tersebut memiliki permasalahan pada kapasitas. Menurut (Andhy Willianto, 2021) Untuk menentukan berapa derajat kejenuhan berdasarkan MKJI 1997 digunakan persamaan sebagai berikut:

$$DS = \frac{Q}{C} \dots\dots\dots(1)$$

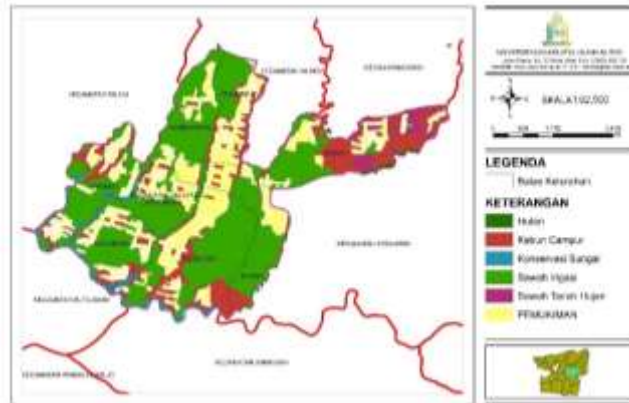
Dengan:

- DS = Derajat kejenuhan.
- Q = Arus lalu lintas (smp/jam).
- C = Kapasitas (smp/jam).

Klinik adalah fasilitas kesehatan yang menyediakan layanan medis, baik umum maupun spesialis, kepada masyarakat. Pengelolaannya dilakukan oleh berbagai tenaga kesehatan seperti perawat dan bidan, serta berada di bawah tanggung jawab tenaga medis profesional, termasuk dokter umum, dokter spesialis, dan dokter gigi, baik yang berpraktik umum maupun spesialis (S Ma'arif, 2015).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Persebaran Tutupan Lahan



Gambar 2. Tutupan Lahan Kecamatan Selopuro Kabupaten Blitar

Berdasarkan hasil pengolahan citra satelite didapatkan luasan tutupan lahan Kecamatan Selopuro Kabupaten Blitar. Luasan yang didapat berdasarkan hasil perhitungan software ArcGIS 10.8 calculate geometri sehingga dapat dituliskan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 7. Presentase Luasan Tutupan Lahan

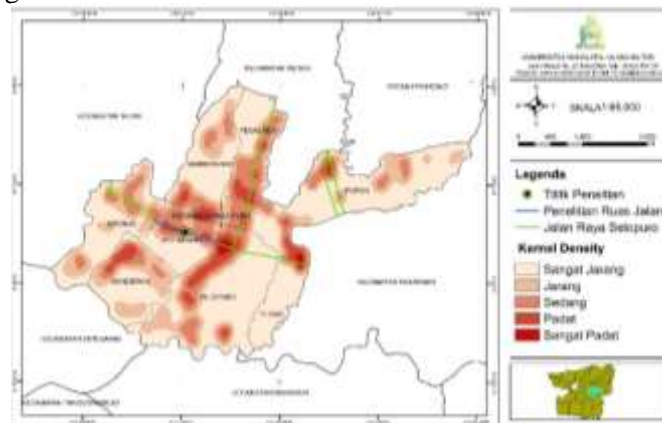
Tutupan Lahan	Area	Satuan	Presentase %
Kawasan Pemukiman	1189,363	Hectar (Ha)	31,30
Hutan	15,98896	Hectar (Ha)	0,42
Kebun Campur	624,7492	Hectar (Ha)	16,44
Sawah Irigasi	1783,355	Hectar (Ha)	46,94
Sawah Tadah Hujan	81,03899	Hectar (Ha)	2,13
Tegal	2,571873	Hectar (Ha)	0,07
Konservasi Sungai	102,2266	Hectar (Ha)	2,69
Total	3799,294	Hectar (Ha)	100

Maka distribusi tutupan lahan adalah 3.799,294 hektar (ha), atau sekitar 37,9 km² (karena 1 km² = 100 ha). Berikut rincian jenis tutupan dan persebarannya:

1. Sawah irigasi mendominasi dengan 51,28% (14,547 ha), artinya hampir setengah wilayah digunakan untuk pertanian padi atau tanaman sejenis.
2. Kawasan bangunan menempati 31,30% (1.189,363 ha), menunjukkan sekitar seperempat wilayah padat dengan pemukiman atau infrastruktur.
3. Kebun campur (lahan yang ditanami berbagai jenis tanaman dengan minimal satu jenis tanaman berkayu) mencakup 16,44% (624,7492 ha).
4. Konservasi sungai 102,2266 Ha (2,69%) merepresentasikan wilayah pelestarian dan pengelolaan sumber daya sungai.
5. Sawah tadah hujan ada 2,13% (81,03899 ha) wilayah pertanian yang mengandalkan air hujan tanpa adanya irigasi.
6. Hutan sebesar 0,42% (15,98896 ha).
7. Tegall menjadi tutupan lahan minoritas dengan luas 2,571873 Ha (0,07%).

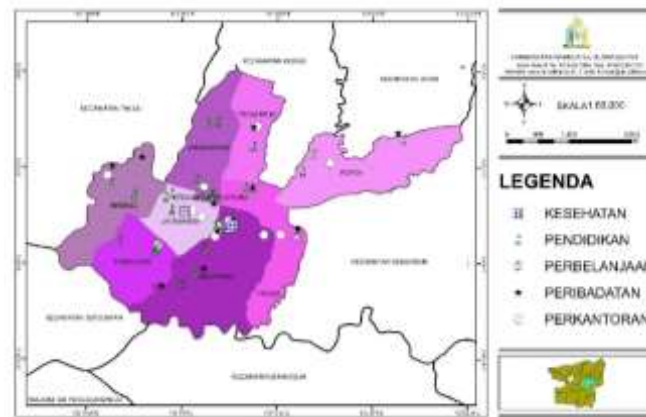
Wilayah ini didominasi oleh lahan pertanian, dengan sawah sebagai tutupan lahan terbesar diikuti oleh kawasan bangunan, perkebunan, konservasi sungai, sawah tadah hujan, hutan, dan tegal.

Distribusi Pusat Kegiatan

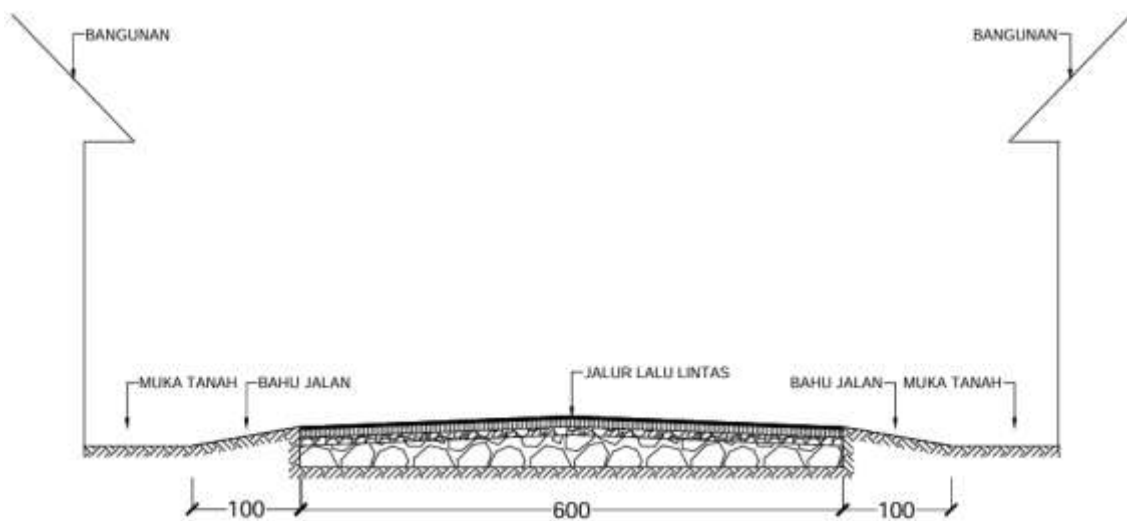


Gambar 3. Peta Kernel Density Kecamatan Selopuro Kabupaten Blitar

Kecamatan Selopuro di Kabupaten Blitar memiliki persebaran pusat kegiatan yang bervariasi, dengan fasilitas terkonsentrasi di wilayah desa Selopuro sebagai pusat aktifitas dan fasilitas pendidikan yang tersebar di desa-desa sekitarnya. Desa Selopuro sebagai pusat dari kecamatan, menjadi area dengan fasilitas paling lengkap, mencakup pendidikan, kesehatan (puskesmas), ekonomi (Pasar Tradisional), serta instansi pemerintah seperti kantor Kecamatan, kantor Polsek. Fasilitas pendidikan, terutama sekolah dasar, tersebar di setiap desa, sementara sekolah menengah lebih terkonsentrasi di sekitar pusat kecamatan. Tempat ibadah terutama masjid, tersebar luas sedangkan gereja hanya disekitar pusat kecamatan Selopuro. Di sisi lain, fasilitas kesehatan seperti puskesmas dan klinik masih terbatas, dengan puskesmas utama berlokasi di Desa Selopuro dan Jatitengah. Hal ini menunjukkan bahwa akses layanan kesehatan bagi penduduk di desa-desa terpencil seperti Popoh serta Mronjo mungkin kurang memadai. Pasar, sebagai pusat ekonomi, terdapat di Desa Selopuro, yaitu Pasar Tradisional Selopuro, yang melayani kebutuhan masyarakat di wilayah utara dan selatan.



Gambar 4. Pusat-Pusat Kegiatan Kecamatan Selopuro Kabupaten Blitar



Gambar 5. Penampang Melintang Jalan

- a. Tipe jalan : 2 lajur tak terbagi (2/2 UD)
- b. Lebar jalan : 6 m
- c. Panjang ruas jalan : 1 km
- d. Bahu jalan : 1 m
- e. Median jalan : tidak ada
- f. Tipe lingkungan : area perdagangan
- g. Jumlah penduduk : 45.431 jiwa (BPS Kabupaten Blitar 2023)

Pengaruh Volume Lalulintas Terhadap Tingkat Pelayanan

Dari hasil penelitian didapatkan data sebagai berikut:

- a. Nilai hambatan samping tertinggi 815,4 kejadian/jam
- b. Nilai derajat kejenuhan tertinggi : 0,433
- c. Nilai LHR tertinggi : 809,75 smp/jam
- d. Kapasitas : 1.866,0108 smp/jam

Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa kondisi jalan tersebut masih cukup baik dalam mendukung mobilitas masyarakat. Nilai hambatan samping yang mencapai 815,4 kejadian/jam menandakan kelas hambatan samping dengan kode (H) menunjukkan tingginya aktivitas di sekitar jalan, seperti pejalan kaki dan kendaraan yang keluar-masuk properti, yang meskipun berpotensi memperlambat arus lalu lintas, juga mencerminkan kehidupan ekonomi yang aktif di kawasan tersebut. Derajat kejenuhan sebesar 0,433 termasuk dalam kategori baik

karena masih jauh di bawah ambang batas 0,75, dengan volume lalu lintas harian (LHR) tertinggi 809,75 smp/jam yang hanya memanfaatkan sekitar 43% dari total kapasitas jalan sebesar 1.866,0108 smp/jam.

Berdasarkan data yang tersedia, dapat disimpulkan bahwa jalan tersebut masih mampu mendukung mobilitas masyarakat dengan baik. Meskipun nilai hambatan samping tergolong tinggi, mobilitas masyarakat tidak mengalami gangguan yang signifikan. Hal ini disebabkan oleh nilai derajat kejenuhan yang masih berada dalam batas aman di bawah ambang batas 0,75 yang menjadi indikator kemacetan. Dengan demikian, kondisi jalan saat ini masih cukup memadai untuk melayani kebutuhan pergerakan masyarakat di wilayah tersebut.

Hubungan Dengan Pusat Kegiatan Masyarakat

Jalan memiliki peran penting sebagai penghubung antara kawasan tempat tinggal dan berbagai pusat aktivitas seperti sekolah, pusat perbelanjaan, layanan kesehatan, kantor, dan rumah ibadah. Infrastruktur jalan yang baik mendukung aksesibilitas masyarakat, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Di Kecamatan Selopuro, keberadaan jalan yang layak sangat penting mengingat tingginya intensitas aktivitas penduduk di berbagai lokasi tersebut.

Namun, hasil analisis menunjukkan masih terdapat sejumlah kendala yang menghambat fungsi optimal jalan. Tingkat hambatan samping yang tinggi, yaitu 815,4 kejadian/jam, menandakan adanya gangguan serius terhadap arus lalu lintas, yang disebabkan oleh aktivitas seperti parkir sembarangan, pedagang kaki lima, dan kendaraan keluar masuk di sekitar area aktif. Meski tingkat kepadatan lalu lintas tergolong rendah (0,433) dan volume kendaraan harian (LHR) sebesar 809,75 smp/jam masih jauh di bawah kapasitas jalan (1.866,0108 smp/jam), hambatan samping ini tetap berdampak negatif terhadap pelayanan jalan dan kenyamanan pengguna.

Karena itu, konektivitas antara jalan dan pusat kegiatan di Selopuro perlu ditingkatkan melalui manajemen lalu lintas yang lebih baik. Langkah-langkah yang dapat dilakukan meliputi pengaturan aktivitas di pinggir jalan, penyediaan area parkir yang memadai, pemantauan terhadap titik-titik dengan intensitas kegiatan tinggi, serta perbaikan infrastruktur seperti kualitas permukaan jalan, pencahayaan, dan marka. Tanpa pengelolaan yang terencana, fungsi jalan sebagai penghubung utama tidak akan berjalan maksimal dan berpotensi menimbulkan kemacetan serta penurunan kualitas lingkungan. Operasional Klinik Sofia Medika Terhadap Kinerja Jalan.

Tabel 8. Perbandingan Rata-Rata Volume Kendaraan

Waktu		Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jum'at	Sabtu	Minggu
Pagi	06.00 – 07.00	530,3	594,15	577,25	546,3	621,2	594,3	556,55
	07.00 – 08.00	542,45	583,8	547,9	434,9	555,65	605,55	688,25
Siang	11.00 – 12.00	545,5	629,8	590,6	586,95	513,6	698,85	635
	12.00 – 13.00	616,05	641,1	581,55	518,3	554,45	707,1	603,05
Sore	15.00 – 16.00	663,3	629,7	618,3	643,3	586,95	809,75	639,25
	16.00 – 17.00	638,2	623,2	665,45	671,95	446,7	806,2	794
Rata-Rata Harian		589,3	616,958	596,842	566,95	546,425	703,625	652,683
Rata-Rata Mingguan		603,35						652,683

Dari hasil perhitungan rata-rata volume kendaraan yang dilakukan selama 1 minggu didapatkan bahwa hari efektif dari pelayanan klinik yaitu mulai dari hari senin hingga sabtu, untuk memperjelas dari tabel diatas maka dijabarkan sebagai berikut:

- Senin dengan rata-rata : 589,3 smp/jam
- Selasa dengan rata-rata : 616,96 smp/jam

- Rabu dengan rata-rata : 596,84 smp/jam
- Kamis dengan rata-rata : 566,95 smp/jam
- Jumat dengan rata-rata : 546,43 smp/jam
- Sabtu dengan rata-rata : 703,63 smp/jam

Dari data hari efektif diatas maka dapat diambil rata-rata hari efektif dengan hasil 603,35 smp/jam. Sehingga dapat dibandingkan dengan hari libur yaitu pada hari minggu dengan rata-rata sebesar 652,68 smp/jam. Sehingga dapat disimpulkan bahwa data menunjukkan rata-rata volume lalu lintas di Jalan Selopuro lebih tinggi pada hari libur (Minggu), yaitu 652,68 smp/jam, dibanding hari efektif (603,35 smp/jam) dengan selisih +49,33 smp/jam (8,2%). Hal ini mengindikasikan bahwa operasional Klinik Sofia Medika tidak menjadi penyebab utama kepadatan lalu lintas, karena justru lebih rendah saat hari kerja. Peningkatan lalu lintas di Hari Minggu kemungkinan dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti aktivitas wisata, belanja, atau mobilitas warga yang lebih tinggi di hari libur. Jika klinik tetap beroperasi di Hari Minggu, kontribusinya terhadap kepadatan tergolong kecil.

Tabel 9. Rekapitulasi Keluar Masuk Kendaraan Klinik

Total	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu
Masuk	106	118	148	121	106	206
Keluar	101	113	139	118	101	199

Aktivitas masyarakat di sekitar Klinik Sofia Medika terbukti berpengaruh terhadap kinerja lalu lintas di kawasan tersebut. Lonjakan kendaraan paling terasa saat jam sibuk pagi antara pukul 07.00–08.00, terutama pada hari Sabtu, di mana sekitar 60 sepeda motor tercatat masuk ke area klinik bertepatan dengan momen kepadatan lalu lintas tertinggi. Yang menarik, meski klinik tutup di hari Minggu, justru volume lalu lintas mencatat angka lebih tinggi (652,68 smp/jam) dibanding hari kerja (603,35 smp/jam), menandakan bahwa pergerakan masyarakat lebih dipicu oleh aktivitas sosial dan ekonomi di sekitarnya.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada hari kamis sampai hari sabtu dan dilanjutkan lagi pada ahri senin sampai rabu 14 Mei 2025 diperoleh rata-rata kendaraan keluar atau masuk Klinik tertinggi yaitu pada hari sabtu pukul sebesar 206 kendaraan, dan yang terendah yaitu hari Senin dan hari Jumat sebesar 106 kendaraan. Didukung dengan hasil survei, di mana 70% responden menilai bahwa klinik berkontribusi terhadap kemacetan, meskipun mayoritas juga menganggap akses menuju klinik cukup baik. Kendati pengaturan lalu lintas dinilai cukup memadai, sarana pendukung seperti rambu dan marka jalan masih belum memenuhi standar optimal. Secara keseluruhan, keberadaan Klinik Sofia Medika memang memberikan pengaruh yang terbatas namun cukup berarti terhadap performa lalu lintas setempat.

KESIMPULAN

Kecamatan Selopuro didominasi oleh lahan pertanian, terutama sawah irigasi seluas 14,547 Ha (51,28%), diikuti Kawasan bangunan 1.189,363 Ha (31,30%), Kebun campur 624,7492 Ha (16,44%), Konservasi sungai 102,2266 Ha (2,69%), Sawah tadah hujan 81,03899 Ha (2,13%), Hutan sebesar 0,42% 15,98896 Ha (0,42%), dan Tegal 2,571873 Ha (0,07%). Data ini menunjukkan bahwa Selopuro masih berbasis agraris dengan pertumbuhan permukiman yang terkendali. Kecamatan Selopuro memiliki beberapa pusat kegiatan utama, di antaranya sektor pendidikan, perdagangan, perkantoran, serta peribadatan.

Ruas Jl Raya Selopuro mengalami volume lalu lintas tertinggi pada hari Sabtu pukul 15.00 - 16.00 sebesar 809,75 smp/jam, dengan hambatan samping yang tinggi (kode H) mencapai 815,4 kejadian/jam dengan jumlah bobot kejadian antara 500-899 kejadian per 200 meter per jam (dua sisi). Sehingga memengaruhi kapasitas dan kinerja jalan serta berpotensi meningkatkan kemacetan dan penurunan tingkat pelayanan. Data eksisting menunjukkan kapasitas jalan (C) 1.866,0108 smp/jam, dan derajat kejenuhan (DS) 0,433 yang berada di

bawah batas 0,60 sehingga tingkat pelayanan jalan masuk kategori A (arus lancar, volume rendah, kecepatan tinggi).

SARAN

Mengembangkan pusat kegiatan baru di wilayah tepian (seperti kawasan Tenggara yang didominasi persawahan) dengan membangun fasilitas pendidikan/kesehatan kecil (contoh: posyandu tingkat lanjut, perpustakaan desa, atau pasar tani). Mendorong pembangunan infrastruktur pendukung ke daerah yang masih terisolasi untuk mengurangi ketergantungan pada pusat kecamatan.

Optimalisasi pengaturan arus kendaraan, dan peningkatan fasilitas pejalan kaki untuk meningkatkan kinerja jalan di Jl. Raya Selopuro. Perlunya adanya pengawasan berkala untuk mengantisipasi kepadatan kendaraan dimasa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Direktorat Jenderal Marga, R. I. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) (Pertama). Direktorat Jenderal Bina Marga.
- [2] Dipahada, R., Parman, S., & Putro, S. (2014). Analisis Level Of Service (LOS) Dalam Mengantisipasi Kemacetan Lalu Lintas Menggunakan SIG di Jalan Utama Kecamatan Kota Kendal. *Geo-Image Journal*, 3(1).
- [3] Kecamatan Selopuro Dalam Angka . (2024). Blitar: Bps Kabupaten Blitar.
- [4] Meliansari, D. (2018). Sistem Penunjang Keputusan Pemberian Rujukan Pasien Ke Rumah Sakit Di Pangkalpinang Sesuai Diagnosa Dari Klinik Pratama Bakti Timah Menggunakan Metode Ahp Berbasis Digital Studi Kasus: Klinik Pratama Bakti Timah (Doctoral Dissertation, Stmik Atma Luhur).
- [5] Nugraha, A. Y., Prayudha, B., Ibrahim, A. L., & Riyadi, N. (2017). Pemetaan Batimetri di Perairan Dangkal menggunakan Data Penginderaan Jauh Spot-7 (Studi Kasus Lembar-Lombok): Bathymetry Mapping in Shallow Waters using Spot-7 Remote Sensing Data (Lombok-Sheet Case Study). *Jurnal Chart Datum*, 3(2), 61-80.
- [6] PALAT, E. (2017). APLIKASI PROFIL MAHASISWA BERBASIS SISTEM INFORMASI GEOGRAFIS (SIG)(Studi Kasus: Dili Institute of Technology (Doctoral dissertation, UAJY).
- [7] Ranto, W., Rumayar, A. L. E., & Timboeleng, J. A. (2020). Analisa Kinerja Ruas Jalan Menggunakan Metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). *Jurnal Teknik Sipil*, 8(1), 77–82. <https://doi.org/10.28932/jts.v12i2.1419>
- [8] Saily, R., Maizir, H., & Yasri, D. (2021). Pembuatan peta tematik menggunakan sistem informasi geografis (sig) pada desa teluk latak. *Indonesian Journal of Construction Engineering and Sustainable Development (CESD)*, 4(2), 99-107.
- [9] Wibisono, G. I., Ramadan, F. E., & Fajar, A. H. (2019). Analisis Lalu Lintas Harian Rata–Rata (LHR) dalam Menghindari Kecelakaan. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 5(3), 359-366.
- [10] Willianto, A., & Primantari, F. L. (2021). Analisis Hambatan Samping Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan. *Surakarta Civil Engineering Review*, 1(1), 1–8.