

Pengaruh Aktivitas Komersial terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Buah Batu Kota Bandung

SATRIA WIBAWA YUDHASAKTI

Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota,
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, ITENAS, Bandung
Email: sw.yudha21@gmail.com

ABSTRAK

Kota Bandung memiliki fungsi sebagai kota perdagangan dan jasa yang didukung industri kreatif. Oleh karena itu, aktivitas komersial tersebar di berbagai sudut kota. Jalan Buah Batu ditetapkan menjadi kawasan komersial perdagangan dan jasa. Kegiatan komersial tersebut berpotensi menghasilkan aktivitas yang berinteraksi langsung dengan lalu lintas. Aktivitas tersebut diindikasikan menjadi pemicu kemacetan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dampak yang ditimbulkan oleh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu. Adapun metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan melakukan analisis dampak yang ditimbulkan aktivitas komersial, analisis kondisi lalu lintas, analisis tingkat pelayanan jalan, dan perbandingan kondisi eksisting dengan asumsi tanpa adanya aktivitas komersial.

Hasil dari penelitian ini adalah menunjukkan bahwa aktivitas komersial menyebabkan meningkatnya nilai VCR akibat hambatan samping dan menurunnya kecepatan rata-rata kendaraan akibat tundaan perjalanan. Kondisi tersebut menyebabkan tingkat pelayanan Jalan Buah Batu yang diasumsikan tanpa adanya komersial berada pada level B-C turun hingga pada level D-E.

Kata kunci: *aktivitas komersial, pengaruh aktivitas komersial, tingkat pelayanan jalan.*

1. PENDAHULUAN

Kota Bandung memiliki pusat-pusat perekonomian yang tersedia hampir di setiap sudutnya. Salah satunya terdapat di koridor Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR. Mayoritas guna lahan yang terdapat disekitar koridor jalan tersebut adalah perdagangan. Aktivitas komersial pada guna lahan tersebut menyebabkan mobilitas penduduk maupun mobilitas barang yang tinggi. Hal tersebut cenderung mengakibatkan kemacetan.

Koridor Jalan Buah Batu memiliki fungsi jalan kolektor sekunder. Berdasarkan ketentuan PERMENHUB No. KM 14 Tahun 2006 jalan kolektor sekunder memiliki standar kecepatan minimal 40 km/jam. Sedangkan, berdasarkan survey awal koridor Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai Jalan BKR hanya dapat mencapai kecepatan maksimal 30 km/jam. Rendahnya

kecepatan kendaraan tersebut dapat disebabkan oleh beberapa penyebab. Penyebab tersebut dapat berupa perwujudan dan pemanfaatan Rumija yang masih belum ideal seperti bahu atau trotoar jalan yang digunakan bukan untuk lalu-lintas, seperti dipakai pedagang kaki lima dan kendaraan yang operasinya lokal dan “*stop and go*” (Iskandar, 2008).

Hal-hal yang menjadi salah satu penyebab kemacetan atau menjadi penghambat kinerja seperti yang telah disebutkan sebelumnya dapat ditemukan di koridor Jalan Buah Batu. Pedagang kaki lima dapat mudah ditemukan di trotoar jalan dan kendaraan yang memiliki sifat “*stop and go*” pun banyak ditemukan, misalnya angkot yang menunggu dan menurunkan penumpang, ojek online yang menunggu pelanggan atau mengambil orderan dan juga sirkulasi kendaraan yang keluar masuk pada setiap jam. Dapat disimpulkan bahwa aktivitas manusia di koridor tersebut memiliki intensitas yang tinggi.

Sebagai upaya dalam pengoptimalan tingkat pelayanan koridor Jalan Buah Batu, perlu diketahui seberapa jauh aktifitas komersial dapat berpengaruh terhadap tingkat pelayanan jalan. Selain itu, identifikasi pengaruh aktivitas komersial tersebut dapat menjadi penilaian tingkat pelayanan koridor jalan tersebut. Berdasarkan permasalahan tersebut, muncul pertanyaan penelitian “Bagaimana pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR?”.

TUJUAN DAN SASARAN

Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu.

Sasaran

Agar tujuan penelitian tersebut dapat tercapai, maka ditentukan sasaran-sasaran dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya aktivitas komersial di koridor Jalan Buah Batu beserta pengaruhnya terhadap lalu lintas;
2. Teridentifikasinya *volume capacity ratio* Jalan Buah Batu ada dan tanpa adanya pengaruh aktivitas komersial di koridor Jalan Buah Batu;
3. Teridentifikasinya kecepatan rata-rata kendaraan Jalan Buah Batu ada dan tanpa adanya pengaruh aktivitas komersial di koridor Jalan Buah Batu;
4. Teridentifikasinya tingkat pelayanan Jalan Buah Batu ada dan tanpa adanya pengaruh aktivitas manusia di koridor Jalan Buah Batu;
5. Teridentifikasinya pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu.

RUANG LINGKUP

Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi dalam penelitian pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Aktivitas komersial di Jalan Buah Batu
2. Pengaruh aktivitas komersial terhadap lalu lintas
3. Kondisi lalu lintas Jalan Buah Batu

Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini adalah sepanjang Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR yang berada di dalam wilayah administrasi Kecamatan Lengkong dengan jalan sepanjang 1.700 meter.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, yaitu penelitian yang menekankan analisisnya pada data-data numerik atau berupa angka. Setiap tahapan yang dilakukan pada penelitian ini selalu menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, pengerjaan setiap tahapan analisis, serta penampilan hasil dari analisisnya berupa angka.

2. KONDISI LALU LINTAS JALAN BUAH BATU

Analisis-analisis yang dilakukan terdiri dari analisis bangkitan tarikan komersial, analisis hambatan samping dan tundaan perjalanan, analisis kondisi lalu lintas yang meliputi volume lalu lintas, kapasitas jalan, volume capacity ratio, kecepatan rata-rata lalu lintas, dan yang terakhir analisis tingkat pelayanan jalan. Setiap analisis yang dilakukan diberikan analisis pembandingan berupa asumsi tanpa adanya komersial untuk melihat besaran pengaruh kawasan komersial terhadap lalu lintas Jalan Buah Batu.9

VOLUME LALU LINTAS

Volume lalu lintas selama waktu pengamatan di ketiga segmen Jalan Buah Batu pada kondisi eksisting memiliki besaran yang berkisar antara 2.977-3.957 smp/jam. Tidak berbeda jauh dengan kondisi eksisting, volume lalu lintas pada asumsi tanpa adanya komersial memiliki besaran volume yang berkisar antara 2.968-3.788 smp/jam.

KAPASITAS JALAN BUAH BATU

Penurunan kapasitas jalan di ketiga segmen adalah sebesar 114-513 smp/jam atau 2,1% - 9,7% penurunannya. Penurunan kapasitas jalan paling tinggi di Segmen 1 dan Segmen 3 mencapai 171 smp/jam atau setara dengan 3,2% dari kapasitas asumsi tanpa adanya komersial, sedangkan di Segmen 3 penurunan kapasitas jalan paling tinggi mencapai 513 smp/jam atau setara dengan 9,7% dari kapasitas asumsi tanpa adanya komersial. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pengaruh dari kawasan komersial terhadap kapasitas jalan adalah berupa penurunan kapasitas jalan, dimana pengaruh penurunan kapasitas tersebut lebih dirasakan di Segmen 2 terutama pada siang hari.

VOLUME CAPACITY RATIO (VCR) JALAN BUAH BATU

Nilai *VCR* pada kondisi eksisting tiga hari waktu pengamatan di ketiga segmen Jalan Buah Batu memiliki nilai *VCR* yang berkisar antara 0,57-0,77 sedangkan asumsi tanpa adanya kawasan komersial di ketiga segmen Jalan Buah Batu memiliki nilai *VCR* yang berkisar antara 0,56-0,71. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dilihat jika batas bawah dan batas atas nilai *VCR* di Segmen 2 selalu lebih tinggi dibandingkan segmen lainnya, dimana hal tersebut dipengaruhi oleh volume lalu lintas yang cukup tinggi dan kapasitas jalan yang lebih rendah.

Meskipun demikian, Jalan Buah Batu dengan asumsi tanpa adanya komersial masih memiliki kinerja yang cukup baik.

KECEPATAN RATA-RATA LALU LINTAS JALAN BUAH BATU

Hasil analisis kecepatan rata-rata lalu lintas menunjukkan bahwa tundaan perjalanan pengaruh dari kawasan komersial sangat dirasakan di Segmen 2 pada siang maupun malam hari. Penurunan kecepatan dapat mencapai hingga 23,74 km/jam. Hal tersebut sesuai dengan frekuensi keluar masuk kendaraan serta bangkitan tarikan yang menghasilkan durasi tundaan perjalanan yang lebih lama di Segmen 2.

TINGKAT PELAYANAN JALAN BUAH BATU

Tingkat pelayanan Jalan Buah Batu pada kondisi eksisting lebih rendah dibandingkan dengan tingkat pelayanan dengan asumsi tanpa adanya komersial bahkan cenderung lebih rendah dari ketetapan tingkat pelayanan minimal yaitu pada kategori C.

PENGARUH KAWASAN KOMERSIAL TERHADAP TINGKAT PELAYANAN JALAN BUAH BATU

Berdasarkan hasil analisis, yang berpengaruh paling besar terhadap tingkat pelayanan jalan adalah tundaan perjalanan akibat keluar masuk kendaraan yang berasal dari bangkitan tarikan kawasan komersial.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, penurunan tingkat pelayanan jalan hanya dipengaruhi oleh penurunan kecepatan rata-rata yang turun hingga < 30 km/jam. Peningkatan nilai VCR tidak ada yang berpengaruh terhadap tingkat pelayanan jalan, hal tersebut disebabkan oleh peningkatan nilai VCR yang tidak pernah $> 0,8$. Berbeda dengan penurunan kecepatan rata-rata, tingkat pelayanan jalan sangat dipengaruhi oleh faktor tersebut. Segmen 2 diasumsikan mengalami penurunan tingkat pelayanan jalan menjadi E karena kecepatan rata-rata pada saat itu turun hingga < 25 km/jam.

DAFTAR RUJUKAN

- Chiara, J. D. (1975). *Urban Planning and Design Criteria*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Firdaus, O. (n.d.). *ANALISIS TINGKAT PELAYANAN JALAN PADA RUAS JALAN UTAMA KOTA PANGKALPINANG*. Retrieved 11 15, 2018, from <https://media.neliti.com/media/publications/55936-ID-analisis-tingkat-pelayanan-jalan-pada-ru.pdf>
- Firmansyah, J. (2008). Kajian Geografi terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Kota Surakarta. Volume III, p. 15.
- Haryadi, B. S. (2010). *Arsitektur, Lingkungan, dan Perilaku*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Hoobs, F. D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu-lintas*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Hukmia, U. (2011). Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan. Volume III, p. 15.

- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- MKJI. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*.
- Mujahidin, M. I. (2014). Hubungan Tundaan dan Panjang Antrian terhadap Konsumsi Bahan Bakar Akibat Penyempitan Jalan (Bottleneck) pada Pembangunan Flyover Palur. *Matriks Teknik Sipil*.
- Murti, C., & Wijaya, H. B. (2013). Jurnal Teknik PWK. *Pengaruh Kegiatan Komersial terhadap Fungsi Bangunan Bersejarah di Koridor Jalan Malioboro*.
- Nasution, N. M. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghaia Indonesia.
- Oglesby, R. (1999). *Teknik Jalan Raya*. Jakarta: Erlangga.
- Porteous, J. D. (1997). *Environmental and Behavior*. Massachussetts: Addison - Wesley Publishing Company.
- Ridwanto, A. (2015). Analisa Tarikan Pergerakan. *Fakultas Teknik UMP*.
- Rohman, A. (2011). Analisis Kinerja Ruas Jalan Waturenggong di Kota Denpasar. *Kinerja Ruas Jalan, III*, 9.
- Sepang, R. B. (2015). Pengaruh Kegiatan Komersial Terhadap Kinerja Jalan (Studi Kasus Koridor Jalan Yos Sudarso, Paal Dua). *Kajian Kinerja Jalan*.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold, Inc.
- Tamin, O. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Winardi. (1998). *Kamus Ekonomi*. Indonesia: Mandar Maju.
- Yanti, M. (2014). Pengaruh Aktivitas Pasar Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan (Studi Kasus: Pasar Kampung Lalang). *Jurnal Universitas Sumatra Utara*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006, tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan
- Iskandar, H., 2008. Klasifikasi Jalan Sesuai Regulasi, Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan.
- Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung. Bandung: 2011
- Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung. Bandung: 2015