



PENGARUH AKTIVITAS KAWASAN TERHADAP SIRKULASI LALU LINTAS DI KAWASAN JALAN PANDANARAN

Shifa Fauzia¹ dan Anita Ratnasari R²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

email : shifa.fauzia92@gmail.com

Abstrak: *Aktivitas, transportasi, dan pergerakan merupakan tiga elemen sistem transportasi yang saling berkaitan. Hal ini juga terjadi pada kawasan oleh-oleh di Jalan Pandanaran yang lokasinya berada pada pusat kota dan menghubungkan dua pusat aktivitas di Kota Semarang. Pergerakan kendaraan pada kawasan ini cukup tinggi terlebih adanya tarikan perjalanan pada kawasan komersial. Tarikan perjalanan dapat menimbulkan perlambatan pergerakan sehingga tundaan. Gangguan pergerakan tersebut nantinya juga mempengaruhi keberlangsungan aktivitas ekonomi di dalamnya. Penelitian ini disusun untuk mengetahui pengaruh aktivitas pada kawasan komersial di Jalan Pandanaran terhadap kelancaran sirkulasi lalu lintas di kawasan tersebut. Untuk mencapai tujuan tersebut maka dilakukan analisis deskriptif dengan data hasil survey primer terhadap aktivitas kawasan, transportasi, serta pergerakan lalu lintas di kawasan Jalan Pandanaran. Berdasarkan analisis yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa terjadi perlambatan pergerakan kendaraan saat memasuki kawasan oleh-oleh karena tingginya volume pergerakan, hambatan samping, serta aktivitas parkir di tepi jalan yang mengakibatkan tingginya nilai tingkat pelayanan jalan, penyempitan jalan serta melambatnya pergerakan kendaraan. Perlambatan pergerakan ini menimbulkan tundaan apabila terjadi pada jam puncak yaitu siang hingga sore hari baik pada hari kerja maupun hari libur baik karena tingginya pergerakan maupun tingginya indeks parkir dan tingkat penggunaan ruang parkir.*

Kata kunci: *kawasan oleh-oleh, Jalan Pandanaran, sirkulasi, parkir, lalu lintas*

Abstract:

Activities, transportation, and movement are the three elements of the transportation system are interrelated. It also occurs in giftshop area's Pandanaran street whose location is in the CBD and connects two CBD in Semarang. Movement in this area is higher than around especially because the pull of a trip in this commercial area. This trip's pull can make a deceleration till delay. This disturbance will also affect the economic activity there. This research was designed to determine the effect commercial area's activity in Jalan Pandanaran to traffic circulation in this area. To reach out that goal then was conducted descriptive analysis with primary survey data on a activities, transportation, and movement in Pandanaran's streets. Based on the analysis, it can be concluded that the delay while entering the gift shop corridor because of the high flow, side barriers, and on-street parking activities which made a high level of service, constriction and delay. This deceleration can cause delay when occurs at the daylight till afternoon on weekdays or weekend which peak hours because of high movement, high index level parking and parking turn over.

Keywords: foodshop area, Pandanaran street, circulation, parking, traffic

PENDAHULUAN

Kota akan tumbuh dan berkembang seiring perkembangan aktivitas yang ada di dalamnya. Pertumbuhan yang terjadi tersebut erat kaitannya dengan kegiatan ekonomi dan kegiatan transportasi. Semakin berkembang

suatu kota dapat mempengaruhi kondisi fisik dan non fisik kawasan, baik berupa bangunan maupun kehidupan ekonomi masyarakat. Menurut Shirvani (1985) sirkulasi merupakan alat paling bermanfaat untuk membangun

lingkungan kota. Sirkulasi dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas dan perkembangan kota, ketika sistem transportasi jalan umum, *pedestrian ways* dan sistem transit dapat menghubungkan dan memusatkan pergerakan.

Kota Semarang merupakan salah satu kota metropolitan dan merupakan Ibukota Provinsi Jawa Tengah dengan berbagai potensi yang ada di dalamnya. Pertumbuhan dan perkembangan Kota Semarang terus terjadi dan jelas terlihat pada pusat aktivitasnya seperti pada kawasan segitiga emas Jalan Pemuda - Jalan Pandanaran - Jalan Gajah Mada yang tumbuh menjadi pusat bisnis, perkantoran, dan pemerintahan. Kawasan ini memiliki lokasi yang strategis dan saling terhubung sehingga mudah berkembang terutama pada kegiatan perekonomiannya.

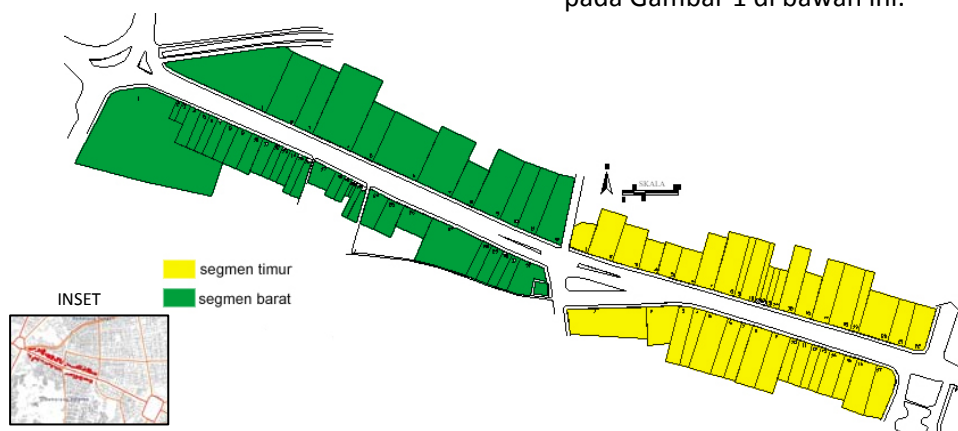
Koridor Jalan Pandanaran merupakan salah satu bagian dari segitiga emas Kota Semarang yang menghubungkan 2 pusat aktivitas di Jalan Pemuda dan Kawasan Simpang lima. Karenanya, koridor ini memiliki aktivitas lalu lintas yang cukup tinggi dan letak yang strategis inilah sebagai pemicu timbulnya kegiatan perdagangan produk oleh-oleh khas Kota Semarang. Disamping itu, penggunaan lahan di koridor Jalan Pandanaran sebagai kawasan perdagangan dan jasa serta perkantoran yang menjadi tarikan perjalanan bagi masyarakat dan memunculkan aktivitas pendukung kawasan. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi terutama di kawasan

perkotaan memicu tingginya kebutuhan ruang parkir.

Banyaknya kendaraan yang parkir di tepi jalan utamanya pada saat jam puncak di kawasan oleh-oleh Jalan Pandanaran berdampak pada penyempitan ruas jalan untuk melakukan pergerakan. Kondisi ini memunculkan permasalahan yaitu terjadinya perlambatan pergerakan kendaraan saat memasuki kawasan pertokoan oleh-oleh di Jalan Pandanaran. Kondisi tersebut diperparah tingginya hambatan samping berupa kegiatan PKL dan penunjangnya yang berada di trotoar serta adanya *onstreet parking*. Perlambatan pergerakan tersebut sangat mempengaruhi sirkulasi kawasan sekitarnya.

Berdasarkan kondisi tersebut maka pertanyaan penelitian dalam studi ini adalah sejauhmana pengaruh aktivitas kawasan berupa kawasan oleh-oleh khas Kota Semarang terhadap kelancaran sirkulasi lalu lintas di kawasan Jalan Pandanaran Semarang. Hal ini dikarenakan pemanfaatan sebagai kawasan komersial berdampak pada tingginya arus lalu lintas dan tarikan perjalanan pada kawasan tersebut.

Lokasi dilakukannya penelitian adalah pada kawasan Jalan Pandanaran yaitu pada koridor Jalan Pandanaran penggal Tugu Muda hingga Jalan Mugasari yang mana terdapat pertokoan oleh-oleh untuk kemudian dibagi menjadi segmen barat dan timur serta zonasi berdasarkan aktivitas utamanya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pembagian wilayah studi pada Gambar 1 di bawah ini.



Sumber: RTRW Kota Semarang tahun 2011

GAMBAR 1
DELINIASI WILAYAH STUDI

KAJIAN LITERATUR

Kawasan Perdagangan dan Jasa

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Semarang tahun 2010-2015 Kota Semarang berkembang menjadi kota yang memfokuskan pada perdagangan dan jasa yang lokasinya menyebar di sepanjang jalan-jalan utama. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Kota Semarang tahun 2011-2031, pendistribusian fasilitas pelayanan regional didistribusikan pada pada BWK I, BWK II, dan BWK III termasuk di dalamnya adalah Jalan Pandanaran yang memiliki fungsi utama sebagai kawasan perdagangan dan jasa serta perkantoran. Lokasi Jalan Pandanaran terletak pada kawasan perdagangan modern segitiga emas Kota Semarang yang menghubungkan Jalan Pemuda dengan kawasan Simpang Lima yang menjadi urat nadi perekonomian Kota Semarang.

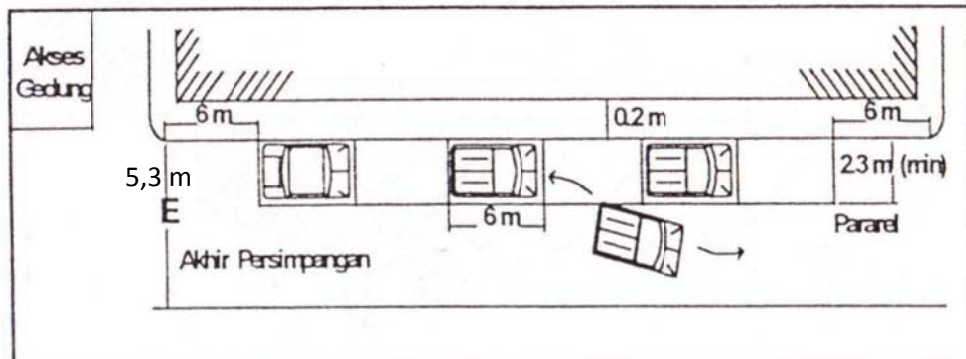
Parkir

Perparkiran merupakan bagian penting dari sistem transportasi dengan fasilitas parkir

merupakan suatu kegiatan penyediaan jasa pelayanan transportasi ke dalam sektor lain yaitu kegiatan yang ada di dalam guna lahan yang kebutuhannya didasarkan pada permintaan (*demand*). Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu pada kegiatan komersial di daerah perkotaan dan mempunyai pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan.

Terdapat dua jenis penyelenggaraan parkir berdasarkan lokasi penerapannya, yaitu parkir dengan memanfaatkan badan jalan (*onstreet parking*) dan fasilitas parkir tanpa memanfaatkan badan jalan (*offstreet parking*). Pada penyelenggaraan fasilitas parkir dapat diterapkan pola dan desain yang berbeda sesuai dengan kondisi kawasan. Pada pola parkir jenis menyudut terdapat 4 sudut parkir yang dapat dipergunakan yaitu 0° , 30° , 45° , 60° , serta 90° .

Pola parkir yang diterapkan dapat mempengaruhi aktivitas sirkulasi parkirnya. Pada penerapan parkir yang terletak di badan jalan, pola sejajar atau 0° sering dimanfaatkan dikarenakan alasan keterbatasan ruang.



Sumber: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

GAMBAR 2

POLA SIRKULASI KENDARAAN PARKIR SEJAJAR

Lalu Lintas

Menurut UU Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan dapat diketahui bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan

air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Menurut Shirvani (1985) sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan di suatu kawasan, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan public, pedestrian way, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan).

Salah satu permasalahan yang muncul pada kawasan perkotaan adalah penundaan (*delay*). Penundaan yang terjadi akibat berhenti adalah sederhana untuk didefinisikan dan diukur, sebaliknya penundaan karena padatnya lalu lintas sulit diukur dengan tepat (Hobbs, 1995). Penundaan ini ditimbulkan oleh kelambatan atau macetnya kendaraan pada simpang jalan yang terlalu ramai dengan kendaraan, lebar jalan yang kurang, parkir-parkir mobil di jalan sempit, dan sebagainya. Akibatnya adalah pengurangan kecepatan kendaraan bergerak di bawah kecepatan yang dianggap dapat diterima, dan karena tidak adanya definisi yang universal tentang ukuran kecepatan bergerak yang tepat untuk berbagai jenis jalan, maka masalah ini sulit diukur.

Penundaan karena kendaraan berhenti menimbulkan selisih waktu antara kecepatan perjalanan (*journey speed*) dan kecepatan bergerak (*running speed*). Penundaan karena keramaian (kepadatan) lalu lintas dapat mengurangi kecepatan bergerak sampai di bawah kecepatan yang dapat diterima. Kedua jenis penundaan mencerminkan waktu yang tidak produktif dan bila dinilai dengan uang makan hal ini menunjukkan jumlah biaya yang harus dibayar masyarakat karena memiliki jalan yang tidak memadai.

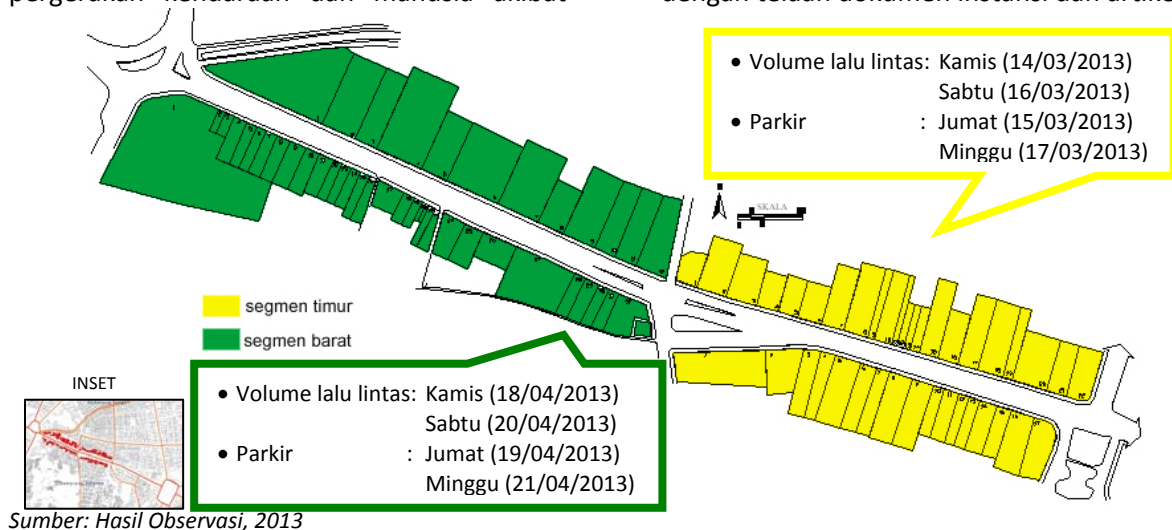
METODE PENELITIAN

Penelitian ini ditekankan pada aktivitas pergerakan kendaraan dan manusia akibat

dari adanya aktivitas kawasan di kawasan oleh-oleh Jalan Pandanaran. Analisa yang dilakukan adalah analisa deskriptif dengan penekanan pada survey primer. Menurut Sugiyono (2008), data yang diperoleh dari penelitian dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah. Memahami berarti memperjelas suatu masalah atau informasi yang tidak diketahui dan selanjutnya menjadi tahu, memecahkan berarti meminimalkan atau menghilangkan masalah, dan mengantisipasi berarti mengupayakan agar masalah tidak terjadi. Pendekatan ini digunakan untuk menjawab *research question* dan sasaran analisis yang telah ditetapkan.

Pengumpulan data dilakukan dengan pengumpulan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan observasi pada objek penelitian pada hari kerja (*weekdays*) dan hari libur (*weekend*) sedangkan pada waktu liburan panjang (*vacation*) tidak dilakukan karena waktunya yang insidental dan tidak terjadi sewaktu-waktu sehingga sulit dilakukan penelitian.

Observasi dilakukan pada hari Kamis dan Jumat yang mewakili hari kerja, sedangkan pada hari libur diwakili hari Sabtu dan Minggu. Observasi tersebut dilakukan pada pagi (06.30-07.30), siang (13.00-14.00), sore (17.00-18.00), dan malam (19.00-20.00). Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan telaah dokumen instansi dan artikel.



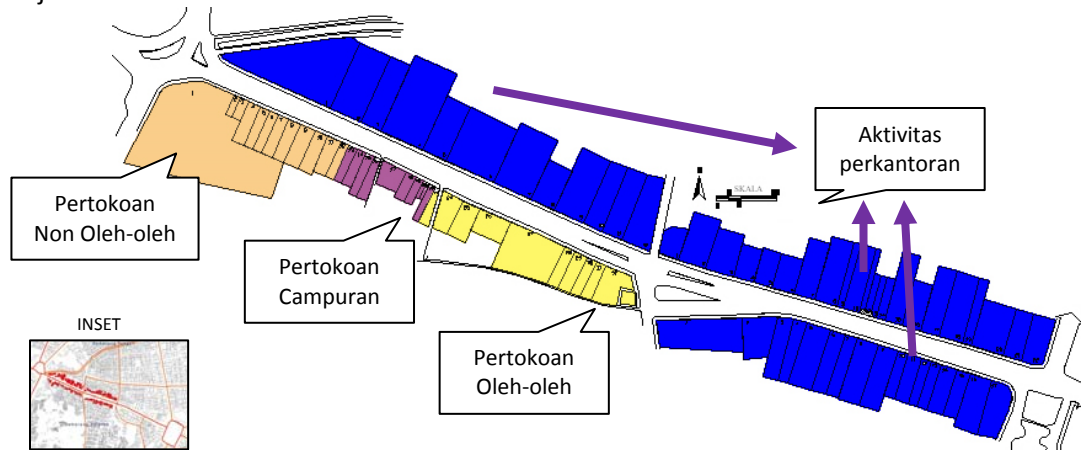
Sumber: Hasil Observasi, 2013

GAMBAR 3
WAKTU PELAKSANAAN PENELITIAN

HASIL PEMBAHASAN

Aktivitas utama kawasan sebagai tarikan perjalanan memiliki perbedaan karakteristik pada masing-masing aktivitas utama kawasan. Aktivitas perdagangan memiliki tarikan perjalanan yang berbeda jika dibandingkan dengan aktivitas perkantoran. Aktivitas penjualan produk oleh-oleh dan non oleh-oleh di koridor Jalan Pandanaran memiliki tarikan perjalanan dari pagi hingga malam hari didominasi oleh kendaraan pribadi. Puncak tarikan perjalanan terjadi pada siang hingga sore hari baik hari kerja maupun hari libur. Pada toko penjual oleh-oleh jumlah tarikan perjalanan meningkat pada hari libur.

Pertokoan oleh-oleh yang berada pada sisi selatan koridor Jalan Pandanaran segmen barat memunculkan PKL sebagai aktivitas pendukung kawasan. PKL tersebut menetap berjualan di trotoar koridor Jalan Pandanaran.



Sumber: Hasil Observasi, 2013

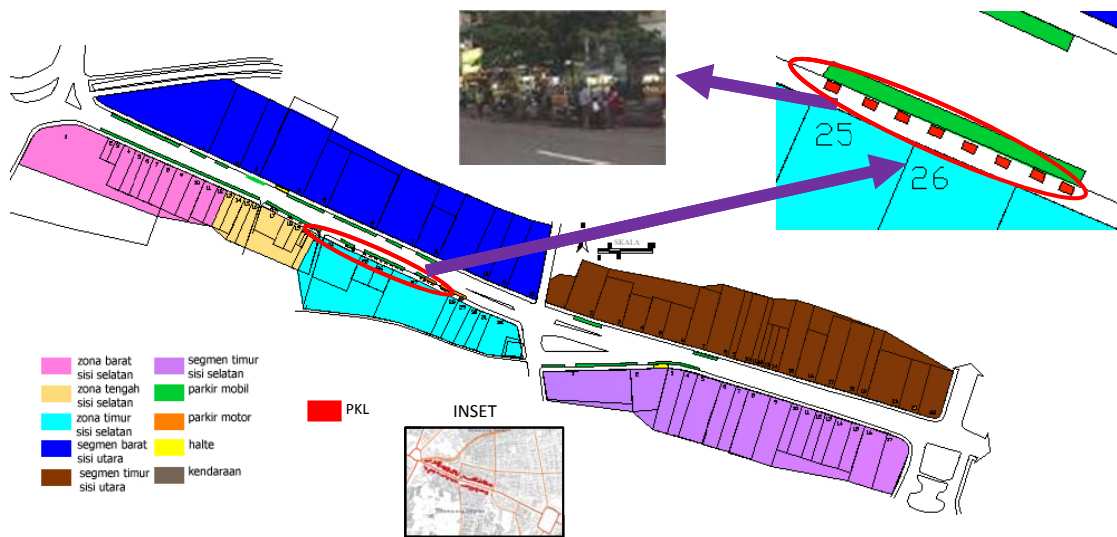
GAMBAR 4
AKTIVITAS KAWASAN

Aktivitas pendukung kawasan komersial Jalan Pandanaran berupa aktivitas manusia dan kendaraan yang muncul untuk melengkapi dan menunjang aktivitas utama yang terdapat di koridor Jalan Pandanaran Semarang. Aktivitas manusia yang muncul di kawasan tersebut berupa aktivitas PKL dan penunjangnya yang banyak berjualan dengan memenuhi trotoar jalan. Aktivitas PKL tersebut dapat mengganggu pergerakan pejalan kaki utamanya para pengunjung pertokoan oleh-oleh dikarenakan sebagian trotoar jalan digunakan untuk aktivitas PKL..

Pada pertokoan oleh-oleh dan non oleh-oleh skala kecil tidak tersedianya fasilitas parkir menyebabkan pengunjung memarkirkan kendaraan di badan jalan sedangkan pada kawasan oleh-oleh skala besar hanya sebagian kecil kendaraan yang dapat ditampung di pelataran parkir dan sisanya diparkir pada badan jalan.

Aktivitas perkantoran dan bank serta fungsi lain seperti pelayanan kesehatan dimulai pagi hingga sore hari pada hari kerja saja. Pada hari libur tidak terdapat aktivitas perkantoran dan pelayanan kesehatan. Kawasan perkantoran menyediakan fasilitas parkir bagi karyawan dan pengunjungnya pada pelataran parkir yang cukup memadai sehingga aktivitas parkir karyawan dan pengunjung kawasan perkantoran tidak mempersempit ruang gerak kendaraan.

Aktivitas PKL di kawasan ini dapat dibagi menjadi dua berdasarkan lama menetapnya, yaitu PKL penjual produk oleh-oleh yang berjualan menetap di sekitar kawasan pertokoan oleh-oleh serta PKL produk non oleh-oleh yang berjualan tidak menetap dan tidak tentu dengan tujuan untuk mencari pelanggan. Aktivitas PKL di kawasan ini baik yang menetap ataupun yang berpindah ini selain mengganggu pergerakan pejalan kaki juga menjadi hambatan samping bagi pergerakan kendaraan di koridor Jalan Pandanaran.

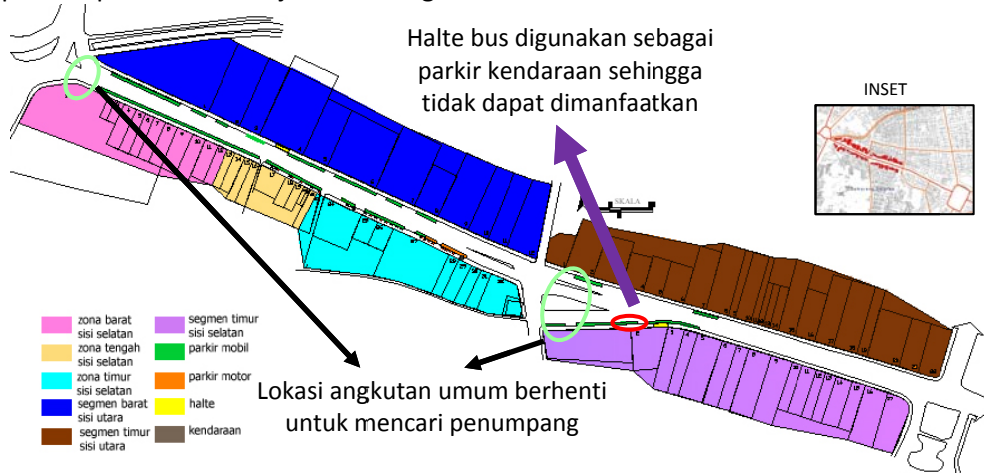


Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 5
LOKASI PKL PENJUAL PRODUK OLEH-OLEH

Aktivitas kendaraan sebagai aktivitas pendukung dapat terlihat dari ketersediaan fasilitas parkir serta ketersediaan halte bus sebagai fasilitas pendukung pergerakan kendaraan. Aktivitas parkir terdapat pada badan jalan maupun pelataran parkir, namun aktivitas parkir pada badan jalan sering

mengganggu pergerakan kendaraan salah satunya dengan tidak berfungsinya halte karena terdapat kendaraan parkir di depan halte dan banyaknya angkutan umum yang berhenti di sembarang tempat utamanya dekat persimpangan yang mengganggu arus kendaraan.

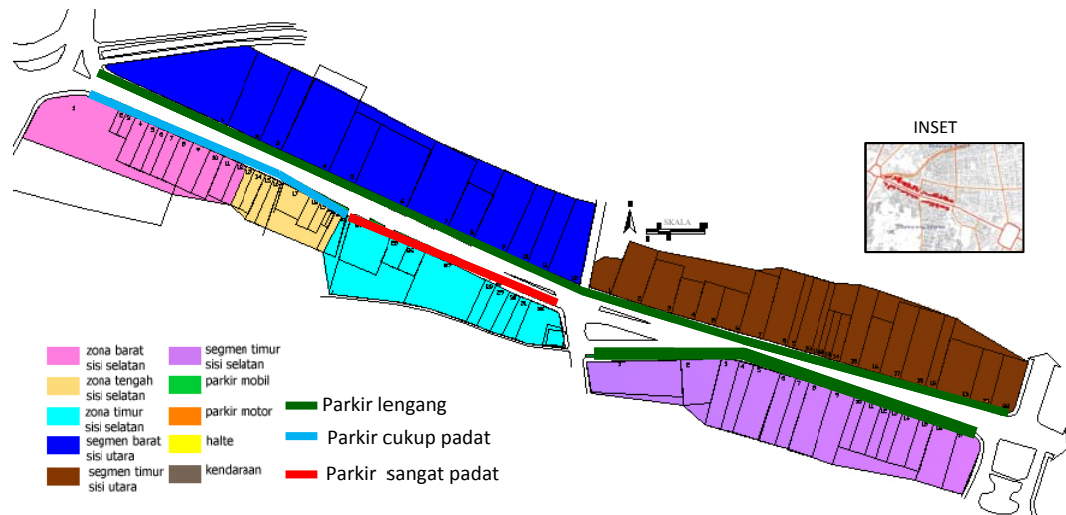


Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 6
LOKASI HALTE DAN ANGKUTAN UMUM BERHENTI

Pemanfaatan badan Jalan Pandanaran sebagai ruang parkir terjadi di sepanjang koridor Jalan Pandanaran khususnya di penggal Tugu Muga hingga Jalan Mugasari. Fasilitas parkir yang memanfaatkan badan jalan tersebut dimanfaatkan oleh kendaraan

roda dua, empat, maupun kendaraan berat seperti bus. Aktivitas parkir di badan jalan ini banyak dilakukan oleh pengunjung kawasan pertokoan. Kepadatan kendaraan yang parkir di badan jalan masing-masing kawasan pun berbeda.



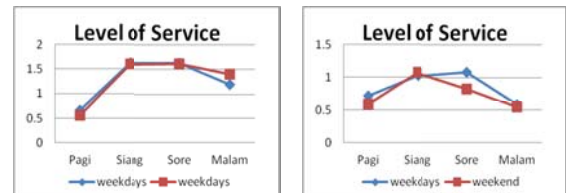
Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 7
KEPADATAN PARKIR JALAN PANDANARAN

Berdasarkan fungsi kawasan yang ada dan terlihat pada gambar diatas, besarnya indeks parkir dan tingkat penggunaan ruang parkir pada masing-masing kawasan pun berbeda-beda. Aktivitas parkir terpadat berada pada kawasan pertokoan oleh-oleh di zona timur sisi selatan segmen barat dan yang paling lengang pada kawasan yang didominasi oleh fungsi bangunan berupa perkantoran baik pada segmen barat maupun segmen timur. Pada kawasan perkantoran aktivitas parkir cukup lengang dikarenakan tersedianya fasilitas parkir berupa pelataran parkir pada masing-masing bangunan.

Pola parkir yang diperbolehkan dilakukan pada kawasan ini adalah sejajar satu lapis namun pada kenyataannya sering diterapkan sejajar satu lapis yang mempersulit aktivitas sirkulasi parkir. Pola menyudut 60⁰ juga sering diterapkan pada saat malam hari karena mempertimbangkan kenyamanan dan daya tampung namun parkir pola ini semakin mempersempit badan jalan.

Tingkat pelayanan Jalan Pandanaran baik pada segmen barat maupun timur berada pada nilai yang cukup tinggi. Nilai ini dipengaruhi oleh jumlah volume kendaraan, kapasitas dasar jalan, lebar jalan, ketersediaan pemisah arah, hambatan samping, serta ukuran kota.



(a) (b)

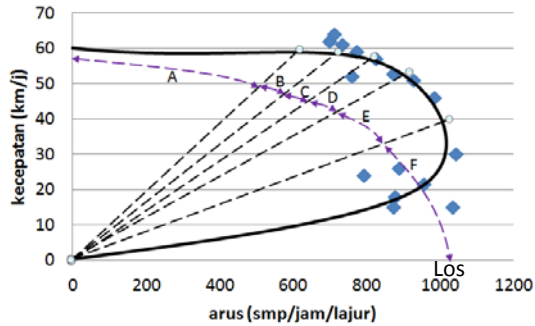
Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 8
TINGKAT PELAYANAN JALAN PANDANARAN
SEGMENT (A) BARAT (B) TIMUR

Berdasarkan grafik diatas dapat diketahui bahwa puncak kepadatan tertinggi koridor Jalan Pandanaran terjadi pada siang hingga sore hari dengan arus tertinggi terjadi pada hari kerja di segmen barat. Pada puncak kepadatan nilai tingkat pelayanan jalan bahkan mencapai lebih dari 1 yang berarti arus kendaraan dalam kondisi yang tidak stabil.

Hubungan antara kecepatan dengan arus pergerakan kendaraan per lajur dapat dilihat pada diagram LOS. Berdasarkan nilai yang ada dapat diketahui bahwa pada pagi dan malam indeks tingkat pelayanan berada pada indeks B hingga D yang mana arus masih stabil namun pergerakan mulai terbatas akibat adanya hambatan samping. Pada siang hingga sore hari indeks tingkat pelayanan berada pada nilai E hingga F yang mana arus lalu lintas

sering terhenti akibat antrian kendaraan yang panjang dan bergerak lambat.



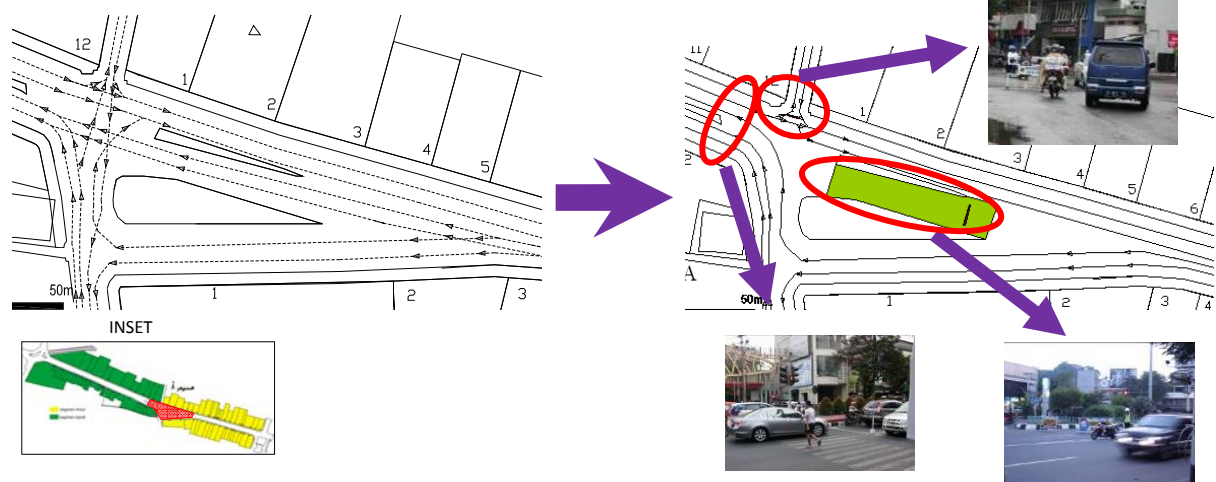
Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 9
HUBUNGAN ARUS DAN KECEPATAN JALAN PANDANARAN

Sirkulasi Lalu Lintas Jalan Pandanaran dibagi menjadi 2 yaitu sirkulasi kawasan dan luar kawasan. Pada sirkulasi kawasan dapat diketahui bahwa terjadi gangguan sirkulasi lalu lintas pada kawasan pertokoan oleh-oleh

hingga segmen timur koridor Jalan Pandanaran. Gangguan sirkulasi tersebut juga melewati sirkulasi sisi tengah yang mana kemudian dilakukan rekayasa lalu lintas untuk mengurangi kemacetan.

Rekayasa lalu lintas dilakukan dengan cara mengurangi jumlah simpangan jalan dengan menutup beberapa akses menuju ruas jalan tertentu dan pengalihan arus lalu lintas. Rekayasa lalu lintas tersebut berdampak pada peningkatan arus kendaraan pada beberapa ruas jalan sekitar persimpangan sisi tengah baik pada Jalan Pandanaran ataupun pada Jalan Kyai Saleh dan Jalan Pekunden. Bahkan pada kawasan pertokoan oleh-oleh diterapkan 3-lajur-1-lajur agar kemacetan dapat terurai. Adanya pengalihan arus mengakibatkan pelayanan ruas jalan pun menjadi tidak maksimal sehingga kendaraan harus berjalan melambat.



Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 10
REKAYASA LALU LINTAS

Pada sirkulasi luar kawasan dapat diketahui beberapa rute alternatif yang dapat dilewati untuk menghindari kemacetan yang terjadi di koridor Jalan Pandanaran khususnya sirkulasi sisi tengah dan kawasan pertokoan oleh-oleh yang sering terjadi pada siang hingga sore hari. Untuk melalui rute alternatif sendiri pengendara harus memutar cukup jauh jika dibandingkan melewati Jalan Pandanaran

yang dapat menghubungkan kawasan Semarang Barat, Tengah dan Selatan yang merupakan kawasan perkantoran, perdagangan, dan jasa.

Kelancaran Sirkulasi Lalu Lintas Jalan Pandanaran memiliki keterkaitan dengan aktivitas kawasan dan elemen transportasi. Untuk memudahkan mengetahui kelancaran

sirkulasi dapat dilihat dari karakteristik aktivitas utama kawasan serta elemen transportasi yang diwakili oleh aktivitas parkir badan jalan.

Segmen barat sisi selatan merupakan kawasan pertokoan pada kepadatan yang cukup tinggi oleh pertokoan skala besar hingga kecil yang sebagian besar tidak menyediakan fasilitas pelataran parkir sehingga aktivitas parkir dilakukan di badan jalan yang mempengaruhi ruang gerak kendaraan. Melihat dari aktivitas perdagangan dan tarikannya dapat dibagi menjadi zona timur yang merupakan kawasan penjualan produk oleh-oleh dengan aktivitas parkir di tepi jalan yang sangat tinggi.

Pada kawasan ini terjadi penyempitan jalan serta hambatan akibat aktivitas sirkulasi parkir sehingga sering terjadi antrian kendaraan, perlambatan pergerakan hingga kemacetan. Kawasan pertokoan sekitarnya campuran penjual produk oleh-oleh dan non produk oleh-oleh memiliki aktivitas parkir yang cukup padat. Pada kawasan ini terjadi perlambatan pergerakan namun tidak terjadi kemacetan, jumlah PKL pun tidak setinggi kawasan oleh-oleh.

Segmen barat sisi utara merupakan merupakan kawasan perkantoran dan bank. Aktivitas parkir badan jalan di kawasan ini cukup lenggang karena tersedianya pelataran parkir. Pergerakan kendaraan pada kawasan ini berada pada kecepatan bebas. Pada sekitar sirkulasi sisi tengah saat dilakukan rekayasa lalu lintas terjadi perlambatan pergerakan.

Segmen timur baik sisi selatan maupun utara merupakan kawasan campuran yang didominasi oleh aktivitas perkantoran dan bank yang menyediakan fasilitas parkir. Kondisi tersebut didukung oleh hambatan samping yang rendah sehingga kendaraan yang melintas pada arus yang stabil walaupun pada siang hingga sore hari memiliki nilai tingkat pelayanan yang cukup tinggi.

Berdasarkan hasil uraian diatas dapat diketahui bahwa terdapat keterkaitan antara aktivitas kawasan, transportasi, dengan pergerakan yang terjadi. Keterkaitan tersebut berbeda-beda tergantung pada karakteristik kawasan dalam hal ini dapat dilihat bahwa

perbedaan karakteristik pertokoan pun memiliki perbedaan kondisi pergerakannya.

KESIMPULAN & REKOMENDASI

Kesimpulan

Adanya kawasan pertokoan oleh-oleh di Jalan Pandanaran mempengaruhi kelancaran sirkulasi di kawasan tersebut yang terlihat pada beberapa hal diantaranya tingginya volume pergerakan, hambatan samping, serta aktivitas parkir di tepi jalan yang merupakan tarikan perjalanan dari kawasan pertokoan yang ada. Kondisi tersebut mengakibatkan tingginya nilai tingkat pelayanan Jalan Pandanaran, penyempitan ruas jalan sebagai ruang pergerakan, serta terjadinya perlambatan pergerakan kendaraan hingga kemacetan.

Volume lalu lintas di kawasan pertokoan oleh-oleh Jalan Pandanaran khususnya pada penggal Tugu Muda hingga Jalan Mugasari cukup tinggi. Adanya aktivitas komersial informal di tepi jalan serta adanya kendaraan yang parkir merupakan hambatan samping jalan serta menyebabkan terjadinya penyempitan Jalan Pandanaran. Kondisi tersebut mengakibatkan kurang optimalnya ruas Jalan Pandanaran yang digunakan sebagai pergerakan kendaraan dan menyebabkan terjadinya perlambatan pergerakan kendaraan hingga kemacetan pada jam puncak. Jam puncak yang dimaksud adalah pada siang hingga sore hari baik pada hari kerja maupun pada hari libur.

Terganggunya sirkulasi pada hari kerja dikarenakan tingginya volume pergerakan kendaraan melintas pada ruas jalan yang menyempit. Pada hari libur terganggunya sirkulasi dikarenakan indeks parkir dan tingkat penggunaan ruang parkir pada badan jalan berada pada puncaknya. Berbagai jenis kendaraan pengunjung pertokoan oleh-oleh yang parkir di tepi jalan berdampak pada terganggunya sirkulasi lalu lintas terlebih jika melihat pengaturan petugas parkir saat mengatur sirkulasi parkir yang sering dilakukan saat arus kendaraan padat.

Terganggunya sirkulasi dimulai terjadinya perlambatan pergerakan hingga

munculnya antrian kendaraan yang mencapai persimpangan jalan. antrian ini mengganggu akses pada Jalan Pandanaran-Jalan Kyai Saleh-Jalan Pekunden. Rekayasa lalu lintas yang dilakukan sementara ini memang mengurai kemacetan namun kendaraan harus tetap bergerak lambat dan terjadinya peningkatan arus kendaraan pada ruas jalan tertentu.

Rekomendasi

Adanya keterkaitan aktivitas kawasan, transportasi, serta pergerakan pada kawasan komersial pada permasalahan sirkulasi di kawasan oleh-oleh di Jalan Pandanaran ini tentu memerlukan studi lebih lanjut baik mengenai penataan parkir tepi jalan, penyediaan parkir yang aksesible, serta rute alternative sebagai upaya untuk memecah kepadatan yang terjadi di Jalan Pandanaran. Pemerintah juga perlu melakukan kontrol terhadap perkembangan kawasan terutama dalam ijin bangunan serta ketersediaan sarana prasarana penunjangnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas Jalan Edisi Kedua*. Terjemahan Suprpto TM dan Waldjono. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Semarang Tahun 2010-2015
- Rencana Tata Ruang Kota Semarang Tahun 2011-2031
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Proses*. VNR Company Inc, New York
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan