DAMPAK AKTIVITAS EKONOMI TERHADAP ARUS LALU LINTAS DI KORIDOR JALAN BY PASS KAWASAN PASAR AUR KOTA BUKITTINGGI

Ferisca Maulia[1]
Universitas Bung Hatta
feriscamaulia21@gmail.com

Era Triana[2]
Universitas Bung Hatta
eratriana@bunghatta.ac.id

ABSTRAK

Kawasan Pasar Aur berada pada sub-zona perdagangan dan jasa skala kota serta berada di Jalan By Pass dengan fungsi jalan arteri primer. Adapun aktivitas ekonomi di Jalan By Pass yang berada di bawah *overpass* atau *flyover* seperti adanya PKL, kendaraan yang berhenti, dan parkir liar pada fasilitas umum. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak aktivitas ekonomi terhadap arus lalu lintas di koridor Jalan By Pass Kawasan Pasar Aur Kota Bukittinggi. Metode analisis yang digunakan yaitu analisa deskriptif dan perhitungan terkait volume lalu lintas, kelas hambatan samping, kapasitas jalan, derajat kejenuhan, dan tingkat pelayanan jalan yang berpatokan kepada PKJI Tahun 2023. Sehingga diperoleh hasil penelitian bahwa keberadaan aktivitas ekonomi di badan Jalan By Pass tidak sesuai dengan kebijakan yang terkait dan berdampak pada derajat kejenuhan bernilai 1,18 dengan tingkat pelayanan di klasifikasi "F", yakni terjadinya kemacetan lalu lintas yang ditandai oleh kecepatan kendaraan yang lambat, volume kendaraan melebihi kapasitas, serta hambatan yang signifikan dalam pergerakan kendaraan. Namun jika tidak ada aktivitas ekonomi di badan jalan, maka nilai derajat kejenuhan menjadi 0,59 dengan tingkat pelayanan di klasifikasi "C" yakni arus lancar, namun pengemudi mengatur dan membatasi kecepatan kendaraan.

Kata Kunci : Aktivitas Ekonomi; Arus Lalu Lintas; PKJI 2023.

ABSTRACT

The Aur Market area is included in the city-scale trade and service sub-zone and is located on By Pass street with the function of a primary arterial road. The economic activities on this street under the overpass or flyover include street vendors, stopped vehicles, and illegal parking on public facilities. This study aims to determine the impact of economic activities on traffic flow in the corridor of By Pass street, Aur Market area, Bukittinggi. The analysis methodology applied is descriptive analysis and calculations related to traffic volume, class of side friction, road capacity, degree of saturation, and LOS based on PKJI 2023. The results of the study were obtained that the existence of economic activities in the roadway had an impact on the rate of the degree of saturation of 1.18 with the LOS in the "F" classification, namely the occurrence of traffic congestion characterized by slow vehicle speeds, traffic volumes exceeding capacity, and significant impediments to vehicle movement. However, if there is no economic activity on the roadway, then the saturation degree value will be 0.59 with the level of service in the "C" classification, which is the traffic flow is smooth, but drivers regulate and limit their vehicle speeds.

Keywords: *Economic Activities; Traffic Flow; PKJI 2023.*

PENDAHULUAN

Aktivitas ekonomi berupa produksi, konsumsi, dan distribusi merupakan kegiatan yang memerlukan wilayah atau ruang dalam prosesnya. Maka untuk mengoptimalkan potensi ekonomi tersebut memerlukan wilayah dan ruang termasuk orang-orang didalamnya (Antomi, Y, 2021). Adapun aktivitas produksi, yaitu kegiatan yang dilakukan oleh produsen guna menghasilkan barang atau jasa. Kedua adalah konsumsi, yaitu aktivitas konsumen dalam menggunakan barang atau jasa yang berasal dari produsen. Ketiga adalah distribusi, yaitu aktivitas distributor dalam menyalurkan barang dan jasa untuk konsumen yang berasal dari produsen (Rahayu, T. P, 2020).

Kawasan Pasar Aur yang berlokasi di Kelurahan Tarok Dipo berada pada sub-zona perdagangan dan jasa skala kota dan berada di Jalan By Pass dengan fungsi jalan arteri primer (RDTR Kota Bukittinggi Tahun 2021-2041). Adapun aktivitas ekonomi di badan Jalan By Pass Kawasan Pasar Aur Kota Bukittinggi yang berada di bawah *overpass* atau *flyover* yaitu adanya PKL dan kendaraan yang berhenti dan/atau parkir liar yang menggunakan fasilitas umum. Hal ini dapat menimbulkan kemacetan terutama di hari pasar dan dapat menimbulkan bahaya jika adanya aktivitas tersebut karena jalan arteri dapat dilewati oleh berbagai macam kendaraan dengan kecepatan yang lebih cepat dibandingkan lainnya.

Sehingga diperlukannya penelitian agar mengetahui dampak aktivitas ekonomi terhadap arus lalu lintas dengan cara mengidentifikasi karakteristik aktivitas ekonomi, menganalisis aktivitas ekonomi sesuai dengan kebijakan terkait, serta menganalisis dampak aktivitas ekonomi terhadap arus lalu lintas di koridor Jalan By Pass Kawasan Pasar Aur Kota Bukittinggi.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan yaitu *mix methods* atau mempadukan antara metode kualitatif dan kuantitatif di dalam satu penelitian. Metode pengumpulan data berupa survei primer dengan cara observasi dan metode *traffic counting* yaitu menghitung jumlah kendaraan dan hambatan samping pada hari biasa (Hari Senin) dan hari pasar (Hari Rabu dan Hari Sabtu). Pelaksanaan perhitungan ini dilakukan selama 8 jam dengan membagi waktu menjadi 3 bagian serta pengambilan waktu disesuaikan dengan jam sibuk, terdiri dari Pagi (06.30-09.30), Siang (11.00-14.00), hingga Sore (16.00-18.00). Adapun survei sekunder berasal dari sumber yang ada. Metode analisis yang digunakan yaitu analisa deskriptif dan perhitungan terkait volume lalu lintas, KHS, kapasitas jalan, derajat kejenuhan, dan tingkat pelayanan jalan yang berpatokan kepada PKJI Tahun 2023.

Kapasitas jalan atau jumlah maksimum lalu lintas berkendara yang mampu diwadahi pada segmen jalan di keadaan tertentu. Perhitungan kapasitas jalan disesuaikan dengan Persamaan (1-1) yaitu:

$$\mathbf{C = C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{HS} \times FC_{UK}} \quad \textbf{(1-1)}$$

Keterangan :

C = Kapasitas segmen jalan yang diteliti (smp/jam).

C_0 = Kapasitas dasar segmen jalan ideal (smp/jam).

FC_{LJ} = Faktor koreksi akibat lebar lajur atau jalur lalu lintas.

FC_{HS} = Faktor koreksi akibat kondisi KHS pada jalan berbahu atau berkereb.

FC_{UK} = Faktor koreksi akibat ukuran kota.

Sebelum mengetahui faktor hambatan samping, diperlukan mengetahui tingkat KHS di koridor Jalan By Pass. Untuk perhitungan KHS dapat menggunakan Persamaan (1-2), yaitu:

$$\mathbf{KHS = PED + PSV + PKL + EEV + SMV} \quad \textbf{(1-2)}$$

Keterangan: KHS = Kelas hambatan samping.

PED = Jumlah pejalan kaki di badan jalan.

PSV = Jumlah kendaraan yang berhenti.

PKL = Jumlah PKL yang berjualan di badan jalan.

EEV = Jumlah kendaraan keluar/masuk jalan.

SMV = Jumlah kendaraan lambat/tak bermotor.

Selanjutnya Derajat Kejenuhan (D_J) adalah nilai yang menentukan tingkat kinerja segmen jalan dan menjelaskan kepadatan arus dengan kecepatan arus mampu bertahan dalam satu jam. Perhitungan D_J dipaparkan pada Persamaan (1-3) yaitu:

$$\mathbf{D_J = q / C} \quad \textbf{(1-3)}$$

Keterangan: D_J = Derajat kejenuhan

Q = Volume lalu lintas (SMP/jam)

C = Kapasitas jalan (SMP/jam)

Dengan diperolehnya Derajat Kejenuhan maka dapat ditentukan tingkat pelayanan jalan *(Level Of Service)*, yaitu ukuran diketahuinya kualitas ruas jalan tertentu untuk melayani arus lalu lintas yang dilewatinya. Adapun klasifikasi dari tingkat pelayanan jalan yaitu:

Tabel 1. Karakteristik Tingkat Pelayanan

LOS	Karakteristik	Batas nilai (q/C)
A	Arus bebas dengan kecepatan tinggi, tidak ada hambatan, dan pengemudi bias menentukan kecepatan.	0,0 – 0,20
B	Arus stabil namun kecepatan kendaraan mulai terbatas, dan pengemudi cukup bebas menentukan kecepatan.	0,21 – 0,44
C	Arus lancar, namun pengemudi mengatur dan membatasi kecepatan kendaraan.	0,45 – 0,74

LOS	Karakteristik	Batas nilai (q/C)
D	Arus hampir tak stabil, adanya kendali terhadap kecepatan, Q/C masih ditolerir.	0,75 – 0,84
E	Volume lalu lintas mendekati kapasitas tak stabil dan kadang berhenti.	0,85 – 1
F	Terjadinya kemacetan lalu lintas yang ditandai oleh kecepatan kendaraan yang lambat, volume kendaraan melebihi kapasitas, serta hambatan yang signifikan dalam pergerakan kendaraan.	>1

Sumber : MKJI, 1997

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Identifikasi karakteristik aktivitas ekonomi di Jalan By Pass Kawasan Pasar Aur Kota Bukittinggi.

Pelaku aktivitas produksi seperti PKL, ojek pangkalan, dan parkir liar melakukan aktivitas dalam menjual atau menawarakan barang dan jasa kepada konsumen menggunakan fasilitas umum. Untuk pelaku aktivitas konsumsi seperti pembeli atau pejalan kaki melakukan aktivitas membeli barang dagangan ke PKL ataupun membeli barang dan jasa di Pasar Aur, pertokoan, ataupun terminal. Sedangkan aktivitas distribusi di Pasar Aur dan pertokoan merupakan distributor dalam penyaluran barang dari yang menjual ke yang membeli dan Terminal Tipe-A merupakan tempat yang memfasilitaskan penyaluran/ pengangkutan barang maupun orang dibidang jasa transportasi.

2. Analisis Aktivitas Ekonomi di Jalan By Pass Kawasan Pasar Aur Kota Bukittinggi Sesuai Kebijakan Terkait.

Analisis ini dilakukan dengan membandingkan antara kebijakan yang ada dengan kondisi eksisting, sehingga diperoleh bahwa aktivitas ekonomi di badan jalan tidak sesuai dengan kebijakan yang ada. Hal ini dikarenakan pada kawasan tidak diperbolehkan untuk berjualan pada fasilitas umum seperti trotoar, bahu jalan, dan badan jalan; mengganggu lalu lintas yang sebelumnya 1 arah terdapat 2 lajur untuk kendaraan, berubah menjadi 1 lajur yang efektif karena penggunaan 1 lajur lainnya untuk aktivitas ekonomi; pelarangan keberadaan PKL pada jalan arteri primer; dan Jalan By Pass tidak termasuk ke dalam lokasi peruntukan parkir *on street.*

3. Analisis Dampak Aktivitas PKL Terhadap Arus Lalu Lintas di Koridor Jalan By Pass Kawasan Pasar Aur.

Jalan By Pass merupakan tipe jalan 4/2 T (4 lajur dan 2 arah terbagi), sehingga diperoleh:

a. Volume Lalu Lintas (q)

Volume lalu lintas terbanyak berada di hari pasar (Hari Sabtu) pada jam puncak 16.30–17.30, yaitu di arus A-B sebanyak 1.245,45 SMP/jam dan di arus B-A sebanyak 1.400,55 SMP/jam.

b. Kelas Hambatan Samping (KHS)

Untuk KHS tertinggi pada jam puncak berada pada hari pasar yaitu Hari Sabtu dengan klasifikasi “Sangat Tinggi”, sedangkan KHS terendah berada pada hari biasa yaitu Hari Senin dengan klasifikasi “Tinggi”.

c. Kapasitas Jalan (C)

Dengan adanya PKL dan kendaraan yang berhenti (lajur efektif berkendara yaitu 1 lajur), maka nilai C di waktu puncak pada Hari Sabtu bernilai 1.182,38 SMP/jam yaitu kapasitas jalan yang lebih kecil berdampak pada ruang kendaraan untuk bergerak. Jika tidak ada aktivitas ekonomi di badan jalan (lajur efektif berkendara menjadi 2 lajur) maka nilai C menjadi 2.364,77 SMP/jam yaitu kapasitas jalan yang lebih besar mengartikan ruang kendaraan untuk bergerak juga lebih besar.

d. Derajat Kejenuhan (D_J)

Nilai D_j tertinggi berada di Hari Sabtu pada jam puncak 16.30–17.30, yaitu ketika adanya aktivitas ekonomi di badan jalan sebesar 1,18 (nilai yang mendekati atau besar dari 1 menunjukkan kondisi arus yang padat). Jika tidak ada aktivitas ekonomi di badan jalan, maka nilai D_j menjadi 0,59 (nilai yang kecil dari 1 berarti arus non-jenuh atau arus yang lengang dan kehadiran kendaraan yang satu dengan lainnya tidak saling berpengaruh).

e. Tingkat Pelayanan Jalan (LoS)

Keberadaan aktivitas ekonomi pada badan jalan berdampak dengan LoS tertinggi di klasifikasi “F” yaitu terjadinya kemacetan lalu lintas yang ditandai oleh kecepatan kendaraan yang lambat, volume kendaraan melebihi kapasitas, serta hambatan yang signifikan dalam pergerakan kendaraan. Jika tidak ada aktivitas ekonomi di badan jalan, maka LoS berada di klasifikasi “C” berarti arus lancar, namun pengemudi mengatur dan membatasi kecepatan kendaraan.

KESIMPULAN

Keberadaan aktivitas ekonomi di badan Jalan By Pass berdampak pada derajat kejenuhan bernilai 1,18 dengan tingkat pelayanan jalan di klasifikasi “F”, yaitu terjadinya kemacetan lalu lintas yang ditandai oleh kecepatan kendaraan yang lambat, volume kendaraan melebihi kapasitas, serta hambatan yang signifikan dalam pergerakan kendaraan. Namun jika tidak adanya aktivitas ekonomi di badan jalan, paling utama PKL dan kendaraan yang berhenti maka nilai derajat kejenuhan menjadi 0,59 dengan tingkat pelayanan jalan di klasifikasi “C” yaitu arus lancar, namun pengemudi mengatur dan membatasi kecepatan kendaraan. Rekomendasi penelitian berupa perlunya kajian tentang revitalisasi dan kebutuhan ruang pasar di Pasar Aur sehingga dapat memberikan solusi kepada PKL untuk berdagang di

dalam pasar, perlunya penataan PKL yang ada di Jalan By Pass, dan diharapkan kesadaran pengguna jalan agar mematuhi rambu dan ketentuan yang tersedia dalam menggunakan fasilitas di sepanjang Jalan By Pass.

DAFTAR PUSTAKA

Antomi, Y. (2021). *Aktivitas Ekonomi Dalam Perspektif Ruang Dan Lingkungan*. Deepublish.

Arif, Rahman Putra and TOMI, ERIAWAN and ERA, TRIANA. (2020). *EVALUASI KEBERADAAN PEDAGANG KAKI LIMA (PKL) DI KORIDOR JALAN GEREJA, KELURAHAN BELAKANG TANGSI, KECAMATAN PADANG BARAT, KOTA PADANG*. Diploma thesis, Universitas Bung Hatta.

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. (2021). *Rencana Detail Tata Ruang Kota Bukittinggi Tahun 2021-2041*.

Indonesia, M. K. J. (1997). Direktorat Jenderal Bina Marga. *Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta*.

Negeri, K. D. (2012). Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia No. 41 Tahun 2012 tentang Pedoman Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima. *Jakarta: Kementerian Dalam Negeri RI*.

Pemerintah Kota Bukittinggi. (2014). *Peraturan Daerah Kota Bukittinggi Nomor 8 Tahun 2014 Tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima.*

Rahayu, T. P. (2020). *Pelaku Kegiatan Ekonomi*. Alprin.

Rakyat, K. P. U. D. P., & MARGA, D. J. B. (2023). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. *Direktorat Jenderal Bina Marga*.

Umum, K. P. (2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/Prt/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.