

ANALISIS PENYEDIAAN FASILITAS PEDESTRIAN DI KAWASAN PASAR BANDUNGAN KABUPATEN SEMARANG

Totok Apriyanto

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Undaris Ungaran

Abstract: *Tourist area Bandungan identical Bandungan market, offers the natural charm of the cold and full of beauty of natural scenery and tourist shopping in Bandungan Market that sells a variety of fresh fruits and meals and snacks typical mountain areas. However, still attached to the impression of cramped and chaotic. This is caused by the increasing number of traders and visitors and is still mixing with the flow of pedestrian flow movement of traffic along the shopping area Bandungan market. By supporting the existence of tourist shopping in Bandungan, the presence of street vendors along the sidewalks on the road need to be maintained Bandungan market and need to be addressed physical appearance, because this is the main attraction of the Area Tourism Bandungan as a trade center as a tourist attraction and shopping. To overcome the chaos in the shopping area Bandungan market, the provision of pedestrian facilities (pedestrian) that separates the pedestrian flow to the flow of traffic movement became a necessity. Given the limitations of land, provision of pedestrian facilities is done by taking the used road is 1.5 meters long and lined with a flow of traffic movement, so that the concentration of pedestrians will focus only on the facility. In addition, crossing facilities also need to be provided so that the defector will only be crossed at one place these crossings. The existence of these facilities will enhance the effective road width so as to smooth traffic flow past the shopping area Bandungan market.*

Keywords: *tourism shopping, pedestrian, effective road width*

Abstrak: Kawasan wisata Bandungan yang identik pasar Bandungan, menawarkan pesona alam berupa hawa dingin dan pemandangan alam penuh keelokan dan wisata belanja di Pasar Bandungan yang menjual berbagai buah-buahan dan makanan serta jajanan khas daerah pegunungan. Namun demikian masih lekat dengan kesan sumpek dan semrawut. Hal ini disebabkan oleh semakin bertambahnya jumlah pedagang dan pengunjung serta masih bercampurnya arus pejalan kaki dengan arus pergerakan lalu lintas di sepanjang kawasan wisata belanja pasar Bandungan. Demi menunjang eksistensi wisata belanja di Bandungan, keberadaan PKL di sepanjang trotoar pada ruas jalan pasar Bandungan perlu tetap dipertahankan dan perlu dibenahi penampilan fisiknya, karena hal ini menjadi daya tarik dari Kawasan Wisata Bandungan sebagai pusat perdagangan dan sebagai obyek wisata belanja. Untuk mengatasi kesemrawutan di kawasan wisata belanja pasar Bandungan, penyediaan fasilitas pejalan kaki (pedestrian) yang memisahkan arus pejalan kaki dengan arus pergerakan lalu lintas menjadi sebuah keharusan. Mengingat keterbatasan lahan, penyediaan fasilitas pedestrian dilakukan dengan mengambil sebagian ruas jalan sebesar 1,5 meter dan diberi pembatas dengan arus pergerakan lalu lintas, sehingga konsentrasi pejalan kaki akan terpusat hanya pada fasilitas tersebut. Disamping itu, fasilitas penyeberangan juga perlu disediakan sehingga para penyeberang hanya akan menyeberang pada satu tempat penyeberangan tersebut. Keberadaan fasilitas-fasilitas tersebut akan meningkatkan lebar efektif jalan sehingga dapat melancarkan arus lalu lintas yang melewati kawasan wisata belanja pasar Bandungan.

Kata kunci: wisata belanja, pesona, pedestrian, lebar efektif jalan.

PENDAHULUAN

Berdasarkan visi pembangunan ekonomi daerah dan analisis faktor lingkungan strategis, maka produk unggulan daerah yang akan dikembangkan di Kabupaten Semarang adalah produk barang dan jasa di sektor

industri, pertanian dan pariwisata (INTANPARI) dengan ditunjang oleh produk penunjang, baik barang maupun jasa di sektor lain, seperti : transportasi, pertambangan dan energi, perdagangan dan koperasi, tenaga kerja, keuangan/perbankan dan asuransi, pos dan

telekomunikasi, pendidikan dan kebudayaan, kesehatan, dan sektor lainnya.

Sebagai tindak lanjut kebijakan tersebut, pemerintah Kabupaten Semarang menarapkan kebijakan kewilayahan, yaitu dengan mengembangkan kawasan tertentu sebagai Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET)/Kawasan Sentra Produksi (KSP) barang dan jasa dalam rangka pengembangan wilayah, menciptakan identitas daerah/kota dan meningkatkan daya tarik kepada konsumen.

Adapun wilayah-wilayah yang dijadikan KAPET/KSP adalah sebagai berikut : *RowOPENING, Bandungan, Kopeng, Ambarawa, Karangjati, Ungaran, Beringin, Sruwen, Suruh*. Didalam masing-masing KAPET/KSP dikembangkan produk unggulan/khas daerah yang berbasis industri, pertanian dan pariwisata dengan memperhatikan potensi, struktur dan kultur dari kawasan tersebut beserta masyarakatnya.

Untuk KAPET/KSP Bandungan yang mempunyai cakupan wilayah, meliputi : Kecamatan Bandungan, Kecamatan Sumowono, sebagian Kecamatan Bawen bagian atas/barat, sebagian Kecamatan Jambu bagian atas/utara, pengembangannya diarahkan sebagai :

- a. Pariwisata yang berbasis agro dan keindahan alam serta wisata budaya candi gedongsongo
- b. Pengembangan kerajinan cinderamata dan agroindustri
- c. Pengembangan hortikultura, terutama sayuran, tanaman hias dan bunga potong
- d. Pengembangan infrastruktur berupa jalan lingkar, trotoar, pasar dan transportasi.

Kawasan Bandungan berada di alam pegunungan, Bandungan pun menawarkan pesona alam yang menggiurkan, yaitu hawa dingin dan pemandangan alam penuh keelokan. Meski hanya sebuah desa, Bandungan telah menjadi kawasan wisata yang termashur tidak saja ke seantero Jawa Tengah, namun juga Jawa Barat dan Jawa Timur serta Jakarta. Bandungan telah diposisikan seperti layaknya Batu di Malang, Baturaden di Purwokerto, Lembang di Bandung atau kawasan Puncak di Cianjur.

Dari semua pesona yang ditawarkan, yang sebenarnya menjadi magnet kawasan Bandungan adalah pasarnya. Sebuah pasar yang bernama Pasar Bandungan memiliki pesona lain sehingga memiliki nilai lebih dari sekedar sebuah pasar tradisional. Kelebihan itu terletak pada komoditas yang diperdagangkan di pasar tersebut, yaitu buah-buahan seperti : alpukat, kelengkeng, salak, durian, nangka dan lainnya. Akan tetapi, uniknya, pasar Bandungan juga tak bisa disebut sebagai pasar buah semata, karena di sana juga diperdagangkan berbagai makanan dan jajanan khas daerah pegunungan, seperti jagung rebus, wedang ronde serta berbagai makanan tradisional lainnya.

Dari sekian banyak pesona yang ditawarkan, pasar Bandungan tetaplah sebagai sebuah pasar tradisional yang masih lekat dengan kesan sumpek dan semrawut. Permasalahan kawasan wisata belanja pasar Bandungan secara umum terletak pada lingkungan, kondisi fisik sarana dan prasarana dan sirkulasi pergerakan aktivitas yang menimbulkan kemacetan. Permasalahan lingkungan yang dihadapi antara lain kekumuhan yang mengganggu kenyamanan

seperti pembuangan sampah dan beberapa limbah sebagai hasil dari aktivitas pasar yang tidak terkelola dengan baik.

Permasalahan kondisi fisik sarana prasarana lebih banyak disebabkan karena semakin bertambahnya jumlah pedagang dan pengunjung tidak dibarengi dengan penambahan kapasitas pasar. Pemakaian trotoar sebagai areal perdagangan secara tidak langsung menimbulkan kemacetan, karena lebar jalan yang seharusnya hanya untuk sirkulasi kendaraan justru dimanfaatkan juga untuk aktivitas pejalan kaki serta bongkar muat barang dan penumpang.

Namun demikian, keberadaan para PKL di sepanjang trotoar tersebut secara nyata telah menghidupkan kawasan wisata belanja di pasar Bandungan. Hal ini disebabkan para pengunjung lebih senang berbelanja pada para PKL tersebut dibandingkan di dalam lokasi pasar yang sebenarnya. Ada keunikan dan kesan yang mendalam yang dirasakan pengunjung dengan menyusuri sepanjang jalan untuk melihat, menimbang-nimbang kemudiann menawar sebelum memutuskan untuk membeli. Produk pariwisata tidak selalu berupa barang atau jasa, tetapi bisaanya berupa penghayatan dan pengalaman-pengalaman baru yang sensasional dan memberikan kesan khusus kepada para wisatawan. Oleh karena itu salah satu kata kunci dalam strategi menjual produk pariwisata justru terletak pada keunikan produk dan keunikan cara menikmati atau memperoleh produk tersebut. Keunikan, mengandung arti bahwa produk tersebut hanya ada dan tersedia di lokasi atau daerah wisata yang kita miliki. Dari penghayatan dan penikmatan yang luar bisaa tersebut akan menjadikan kesan yang

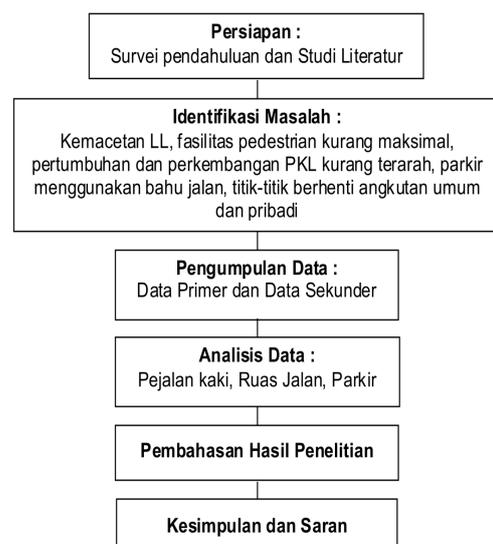
mendalam dan tertarik untuk mengulangi lagi di lain kesempatan.

Fenomena tentang keunikan dan kesan yang mendalam di kawasan wisata pasar Bandungan ini perlu dipertahankan sebagai bagian dari promosi wisata untuk menarik pengunjung yang lebih banyak. Dengan demikian, keberadaan para PKL di trotoar perlu dipertahankan. Konsekwensinya adalah diperlukan langkah-langkah untuk mengatasi kesemrawutan dan kesumpekan di kawasan wisata belanja pasar Bandungan, diantaranya dengan melakukan :

1. Penataan PKL di pasar Bandungan sebagai daya tarik wisatawan, sedemikian sehingga tercipta kesan rapi, bersih dan indah.
2. Penataan dan penyediaan fasilitas pejalan kaki (pedestrian dan penyeberangan) di sepanjang kawasan wisata belanja pasar Bandungan.

B. METODE PENELITIAN

Untuk mengendalikan pelaksanaan penelitian, maka dibuatlah bagan alir penelitian. Adapun diagram alir penelitian ini adalah sebagai berikut :



Gambar 1. Diagram alir penelitian

Teknik pengumpulan data primer dilakukan melalui kegiatan survei, pengamatan langsung dan wawancara.

Kebutuhan data primer untuk penelitian ini meliputi :

1. Jumlah kendaraan yang melewati ruas jalan di lokasi studi.
2. Jumlah kendaraan yang parkir serta waktu masuk dan keluar parkir di lokasi studi.
3. Jumlah pejalan kaki yang menyusuri dan menyeberang jalan.
4. Lebar efektif ruas jalan.

Kebutuhan data sekunder meliputi :

1. Data Tata Guna Lahan Kawasan Studi
2. Data kelas dan fungsi jalan
3. Data Jaringan Jalan
4. Data Potensi dan Arah Pengembangan Kawasan Bandungan

STUDI PUSTAKA

Fasilitas Pejalan Kaki

Permasalahan utama pejalan kaki adalah adanya konflik antar pejalan kaki dengan kendaraan. Oleh karenanya perlu fasilitas yang memadai untuk pejalan kaki berupa : trotoar, zebra cross dan jembatan penyeberangan. Faktor-faktor yang dipertimbangkan untuk penyediaan fasilitas pejalan kaki adalah : arus pejalan kaki, arus kendaraan dan tingkat kecelakaan.

Adapun Fungsi fasilitas pejalan kaki adalah :

1. Untuk memberikan kesempatan bagi lalu lintas orang sehingga dapat berpapasan pada masing-masing arah atau menyiapkan dengan rasa aman dan nyaman.
2. Untuk menghindarkan bercampurnya atau terjadinya konflik antara pejalan kaki dan kendaraan.

Penyediaan lebar trotoar berdasarkan banyaknya pejalan kaki diperoleh dari suatu perhitungan yang didasarkan pada persamaan di bawah ini :

$$WD = \frac{P}{35} + N$$

Dimana :

WD = Lebar trotoar yang dibutuhkan (meter)

P = Volume pejalan kaki maksimum (orang/menit)

N = Nilai aktivitas masing-masing daerah

Fasilitas Penyeberangan

Selain fasilitas pejalan kaki (pedestrian), konflik antara arus pergerakan orang dengan pergerakan kendaraan dapat dieliminasi dengan menyediakan fasilitas penyeberangan. Fasilitas penyeberangan dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu Penyeberangan Sebidang dan Penyeberangan Tidak Sebidang.

Penyeberangan Sebidang

Adalah suatu penyeberangan yang terdapat titik potong antara arus pejalan kaki dan arus kendaraan pada suatu bidang yang sama. Jenis penyeberangan sebidang diantaranya adalah zebra cross dan pelikan. Kriteria pemilihan penyeberangan sebidang didasarkan pada rumus empiris (PV^2), dimana P adalah arus pejalan kaki yang menyeberang ruas jalan sepanjang 100 m tiap jam-nya (pejalan kaki per-jam) dan V adalah arus kendaraan tiap jam (kendaraan per-jam). P dan V merupakan area rata-rata pejalan kaki dan kendaraan pada 4 jam sibuk. Rekomendasi awal dari pemilihan jenis penyeberangan tersebut seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 1. Rekomendasi pemilihan jenis penyeberangan

PV ²	P	V	Rekomendasi Awal
>10 ⁸	50 – 1.100	300 – 500	Zebra Cross (ZC)
>2 x 10 ⁸	50 – 1.100	400 – 750	ZC dengan pelindung
>10 ⁸	50 – 1.100	> 500	Pelikan (P)
>10 ⁸	> 1.100	> 300	Pelikan (P)
>2 x 10 ⁸	50 – 1.100	> 750	Pelikan dengan Pelindung
>2 x 10 ⁸	> 1.100	> 400	Pelikan dengan Pelindung

Sumber : Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib, Jakarta, 1996

Penyeberangan Tidak Sebidang

Adalah penyeberangan yang tidak terdapat titik potong antara arus pejalan kaki dan arus kendaraan pada suatu bidang yang sama. Jenis penyeberangan tidak sebidang adalah jembatan penyeberangan. Kriteria penyediaan jembatan penyeberangan meliputi :

- $PV^2 > 2 \times 10^8$, $P > 1.100$ orang/jam, $V > 750$ kend/jam yang diambil dari arus rata-rata selama 4 jam sibuk.
- Pada ruas jalan dengan kecepatan rencana > 70 km/jam

Untuk mencegah perpindahan para pejalan kaki dari lintasan yang tersedia ke jalan serta memberi petunjuk sekaligus mengarahkan ke fasilitas/lintasan yang ada diperlukan pagar pemisah, yang harus memenuhi syarat sebagai berikut :

- Ukuran dan bentuk pagar pemisah dibuat sedemikian rupa sehingga pengemudi kendaraan dan pejalan kaki dapat saling melihat.
- Pada lokasi lintasan penyeberangan, tinggi maksimum pagar pemisah adalah 1 meter apada tiap sisi lintasan.
- Tinggi maksimum 1,00 – 1,25 meter.
- Jarak antar rongga : 15,00 – 20,00 centimeter.

Tingkat Pelayanan Ruas Jalan adalah perbandingan antara volume lalu lintas terhadap kapasitas ruas jalan yang dilaluinya. Besarnya tingkat pelayanan ruas jalan menunjukkan

kondisi pergerakan lalu lintas yang ada di jalan raya. Semakin tinggi Tingkat Pelayanan Ruas Jalan, kondisi arus semakin menjadi tidak stabil yang berpotensi pada kemacetan jalan.

Kapasitas ruas jalan merupakan ukuran kemampuan jalan raya yang bersangkutan untuk menampung arus pergerakan kendaraan. Besarnya kapasitas ruas jalan dalam *Indonesian Highway Capacity Manual, 1993* dinyatakan dengan persamaan :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Dimana :

C = Capacity (kapasitas)

C_o = base capacity (kapasitas dasar)

FC_w = carriage away width adjustment faktor (faktor penyesuaian pemisahan lebar jalur lalu lintas)

FC_{sp} = directional split adjustment faktor (faktor penyesuaian pemisah arah)

FC_{sf} = slide friction adjustment faktor (faktor penyesuaian hambatan samping)

FC_{cs} = city size faktor (faktor penyesuaian ukuran kota)

HASIL PENELITIAN

Pejalan Kaki

Kelancaran lalu lintas dipengaruhi oleh berbagai faktor, salah satunya adalah faktor aktifitas pejalan kaki. Jika pejalan kaki ini tidak disesuaikan dengan pengaturan yang tepat maka dapat menimbulkan konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor sehingga akan

mengurangi kecepatan perjalanan dan mengganggu pemakai jalan yang lain serta membahayakan jiwa pejalan kaki itu sendiri. Oleh karenanya penyediaan fasilitas pejalan kaki sangat diperlukan demi keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas.

Dalam menganalisa masalah pejalan kaki ini hanya didasarkan pada pola pergerakan pejalan kaki yang menyusuri dan menyeberangi jalan.

Pejalan kaki yang menyusuri jalan

Untuk menentukan fasilitas pejalan kaki dilakukan dengan memperhitungkan banyaknya pejalan kaki yang diperoleh dari hasil survei kemudian dikomparasi dengan lebar trotoar kondisi existing. Perhitungan kebutuhan lebar trotoar ditunjukkan pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. Perhitungan kebutuhan lebar trotoar

Sisi Utara Jalan			Sisi Selatan Jalan		
P	N	WD	P	N	WD
17.033	1	1.49	4.25	1	1.12

(Sumber : Analisis Data)

Tabel 3. Jumlah penyeberang jalan dan volume kendaraan

Waktu	P	V	PV ²	4 PV ² Terbesar
07.00 - 08.00	250	4986	6,215,049,000.00	*
08.00 - 09.00	262	3118	2,547,144,088.00	*
11.00 - 12.00	196	2663	1,389,947,524.00	*
12.00 - 13.00	156	2631	1,079,857,116.00	
16.00 - 17.00	205	2752	1,552,568,320.00	*
17.00 - 18.00	140	2485	864,531,500.00	

Sumber : Analisis Data

Dari hasil perhitungan terpenuhi kriteria ketersediaan fasilitas penyeberangan : $PV^2 > 2,6 \times 10^8$ dan P antara 50 – 1.100, $V > 700$, sehingga fasilitas penyeberangan yang dibutuhkan adalah Pelikan dengan pelindung.

Ruas Jalan

Kapasitas Jalan tanpa on street parking

Ruas jalan pasar Bandungan mempunyai lebar total (termasuk trotoar) 9,8

Nilai 17,033 dan 4,25 adalah hasil survei jam sibuk Tabel tersebut menunjukkan bahwa lebar trotoar eksisting ternyata lebih kecil dibandingkan lebar trotoar hasil analisis.

Pejalan kaki yang menyeberang jalan

Untuk fasilitas pejalan kaki menyeberang jalan, fasilitas yang dibutuhkan berdasarkan jumlah pejalan kaki yang menyeberang jalan tiap jam. Dari analisis data hasil survei di lapangan dapat ditentukan jenis penyeberangan yang dibutuhkan. Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$PV^2 = P \times V^2$$

dimana :

P = Jumlah pejalan kaki dalam satu jam

V = Volume kendaraan dalam satu jam

Penentuan fasilitas penyeberangan jalan ditentukan dari nilai tertimbang 4 (empat) PV^2 yang terbesar, dan nilai rata-rata dari P dan V dihitung untuk periode 4 (empat) nilai PV^2 terbesar seperti terlihat berikut :

meter, dimana lebar trotoar masing-masing 1,3 meter. Sehingga lebar ruas jalan efektif adalah 7,2 meter. Adapun panjang ruas jalan efektif yang menjadi obyektif penelitian sepanjang 120 meter.

Data kapasitas dasar dan faktor koreksi untuk jalan pasar Bandungan adalah sebagai berikut :

a. Kapasitas Dasar (Co) = 1650 smp/jam

- b. Faktor Penyesuaian akibat lebar jalur 7,2 m (FCw) = 1,008 (interpolasi)
- c. Faktor penyesuaian akibat pemisah arah = 1
- d. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FCsf) = 0,81
- e. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs) = 1,0 (1,0 – 3,0 juta jiwa)

Dengan menggunakan persamaan untuk menghitung kapasitas jalan, maka diperoleh besar kapasitas jalan adalah 1.347,192 smp/jam. Dari hasil analisis data, didapat volume lalu lintas maksimum = **590,1** smp/jam. Sehingga besarnya tingkat pelayanan (V/C) adalah sebesar **0,438**

Kapasitas Jalan dengan on street parking

Akibat adanya parkir di tepi jalan, terjadi penyempitan lebar efektif jalan yang dipengaruhi oleh adanya volume parkir, ukuran kendaraan

Tabel 4. Penyempitan lebar efektif jalan

No	Jenis Kendaraan	Lebar Parkir (m)	Panjang Parkir (m)	Jumlah Kend.	Panjang Jln (m)	Penyempitan (m)
1	Sepeda Motor	1,0	1,8	64,8	120	0,97
2	Mobil Penumpang	2,5	5,0	11,9		1,24
Total						2,2

Sumber : Analisis Data

Hambatan samping untuk kawasan pasar Bandungan (daerah niaga dengan aktivitas jalan tinggi) masuk pada kategori kelas hambatan samping TINGGI. Lebar jalan pasar Bandungan 7,2 meter, dimana dengan adanya penyempitan lebar efektif sebesar 2,2 maka lebar efektif jalan hanya selebar 5 meter.

Data kapasitas dasar dan faktor koreksi untuk jalan pasar Bandungan adalah sebagai berikut :

- a. Kapasitas Dasar (Co) = 1650 smp/jam
- b. Faktor Penyesuaian akibat lebar jalur 5 m (FCw) = 0,56
- c. Faktor penyesuaian akibat pemisah arah = 1

dan sudut parkir. Sudut parkir di tepi jalan pada ruas jalan pasar Bandungan mempunyai sudut parkir 180° (sejajar dengan as jalan) untuk kendaraan roda empat dan untuk sepeda motor menggunakan sudut 90° (tegak lurus as jalan).

Penyempitan lebar efektif jalan ditentukan oleh rumus :

$$\Delta w = \frac{\sum (W_i \times L_i \times Y_i)}{L_o}$$

Dimana :

Δw = Penyempitan Lebar Efektif

W_i = Lebar Parkir kendaraan (m)

L_i = Panjang Parkir Kendaraan

Y_i = Jumlah kendaraan parkir dalam satuan waktu

L_o = Panjang ruas jalan yang diteliti

Besarnya penyempitan Lebar Efektif jalan disajikan dalam tabel berikut ini.

- d. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FCsf) = 0,81

- e. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs) = 1,0 (1,0 – 3,0 juta jiwa)

Dengan menggunakan persamaan untuk menghitung kapasitas jalan, maka diperoleh besar kapasitas jalan adalah 748,44 smp/jam. Dari hasil analisis data, didapat volume lalu lintas maksimum = **590,1** smp/jam. Sehingga besarnya tingkat pelayanan (V/C) adalah sebesar **0,7885**

Tingkat V/C ratio sebesar 0,7885 berkaitan dengan karakteristik pelayanan termasuk kategori D dimana arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan dan

diperlukan penanganan yang lebih khusus dalam mengurangi kemacetan lalu lintas di ruas jalan tersebut.

Volume tertinggi yaitu pada jam 07.00 – 08.00 dengan volume kendaraan 590,1 smp/jam, sedangkan volume terendah yaitu pada jam 17.00 – 18.00 dengan volume kendaraan 339,4 smp/jam.

PEMBAHASAN

Pejalan Kaki

Pejalan kaki yang menyusuri Jalan

Keberadaan trotoar (terutama di sisi sebelah utara) di pasar Bandungan dengan lebar 1 meter selama ini telah digunakan oleh para PKL dengan jenis bangunan yang semi permanen. Untuk trotoar sebelah selatan jalan relative masih berfungsi sebagai fasilitas pejalan kaki. Dari kacamata pemerintah, keberadaan PKL ini jelas-jelas melanggar Peraturan Daerah dan SK Dirjen Hubungan Darat tahun 1997 tentang fasilitas pejalan kaki yang harus bebas dari segala jenis bangunan. Akan tetapi dari kacamata promosi wisata, keberadaan para PKL di sepanjang trotoar di kawasan pasar Bandungan ini telah secara nyata memberikan kontribusi daya tarik keberadaan kawasan pasar Bandungan. Keberadaan para PKL ini tanpa disadari telah menjadikan kawasan pasar Bandungan menjadi kawasan wisata belanja dan wisata jalan kaki. Sehingga sudah selayaknya keberadaan para PKL sebagai daya tarik kawasan pasar Bandungan tetap dipertahankan. Konsekwensinya adalah perlunya penataan dan pengaturan fasilitas pejalan kaki sebagai ganti dari fungsi trotoar yang telah digunakan oleh para PKL, yaitu dengan memanfaatkan sebagian ruas jalan pasar Bandungan sebagai jalur pejalan kaki dengan

memberi batas pemisah (sesuai hasil analisis dibutuhkan jalur pejalan kaki selebar 1,5 meter) sedemikian sehingga ada batas yang jelas antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor.

Kondisi yang terjadi sekarang adalah keberadaan pejalan kaki menempati sebagian ruas jalan dan bercampur dengan keberadaan parkir di tepi jalan serta arus kendaraan sehingga sangat mengganggu kelancaran lalu lintas. Hal ini disebabkan telah terjadi hambatan samping akibat adanya parkir di tepi jalan serta keberadaan pejalan kaki di ruas jalan. Artinya tingkat pelayanan (V/C ratio) di kawasan pasar Bandungan sudah dipengaruhi oleh adanya pengurangan lebar efektif ajalan akibat adanya hambatan samping tersebut. Sehingga pemanfaatan sebagian ruas jalan sebagai fasilitas pejalan kaki harus dibarengi dengan dibebaskannya ruas jalan tersebut dari kegiatan parkir di tepi jalan (*on street parking*). Dengan demikian pemanfaatan sebagian ruas jalan sebagai fasilitas pejalan kaki dengan diberi pembatas (meskipun mengurangi lebar efektif jalan) justru akan meningkatkan kapasitas ruas jalan yang pada akhirnya akan meningkatkan tingkat pelayanan ruas jalan tersebut.

Pejalan kaki yang menyeberangi jalan

Penyediaan fasilitas penyeberangan jalan sangat diperlukan untuk mengorganisir para penyeberang pada satu lokasi yang telah ditetapkan, sedemikian sehingga pejalan kaki tidak menyeberang di sembarang tempat dan tidak menjadikan sepanjang ruas jalan tersebut sebagai tempat penyeberangan. Sesuai hasil analisis, jenis penyeberangan yang dibutuhkan pada kawasan pasar Bandungan adalah zebra cross. Perpaduan antara keberadaan zebra cross dan pagar pembatas pejalan kaki akan dapat

menrtibkan pergerakan orang menyeberang hanya pada satu lokasi yang telah ditentukan. penempatan zebra cross berada di posisi tengah dari jalur memanjang para PKL.

Ruas Jalan

Fasilitas parkir di kawasan wisata Bandungan cukup memadai dan dapat menampung volume kendaran pengunjung, sekalipun pada saat beban puncak di akhir pekan. Selain itu, ada kantong-kantong parkir untuk sepeda motor di lokasi pasar yang sudah dikelola dengan baik. Kondisi ini menuntut sikap tegas dari petugas dinas Perhubungan maupun Satpol PP Kabupaten Semarang untuk mensterilkan kegiatan parkir di tepi jalan. Dengan dibebaskannya aktifitas parkir di tepi jalan serta dengan memberi pembatas untuk fasilitas pejalan kaki, maka lebar efektif jalan akan mengalami peningkatan dari 5 meter menjadi 6 meter, sedemikian sehingga tingkat pelayanan jalan juga akan semakin meningkat.

Setelah penataan, data kapasitas dasar dan faktor koreksi untuk jalan pasar Bandungan adalah sebagai berikut :

- a. Kapasitas Dasar (Co) = 1650 smp/jam
- b. Faktor Penyesuaian akibat lebar jalur 5,7 m (FCw) = 0,78 (interpolasi)
- c. Faktor penyesuaian akibat pemisah arah = 1
- d. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FCsf) = 0,81
- e. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs) = 1,0 (1,0 – 3,0 juta jiwa)

Dengan menggunakan persamaan untuk menghitung kapasitas jalan, maka diperoleh besar kapasitas jalan adalah 1.024,47 smp/jam. Dari hasil analisis data, didapat volume lalu lintas maksimum = **590,1** smp/jam.

Sehingga besarnya tingkat pelayanan (V/C) adalah sebesar **0,566**

Nilai V/C sebesar 0,566 masuk pada interval tingkat pelayanan C, dimana arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan serta pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan.

PENUTUP

Kesimpulan

- a. Keberadaan PKL di sepanjang trotoar pada ruas jalan pasar Bandungan perlu tetap dipertahankan dan (bila perlu) dibenahi penampilan fisiknya, karena hal ini menjadi daya tarik dari pasar Bandungan sebagai pusat perdagangan dan wisata belanja serta wisata jalan kaki.
- b. Pemanfaatan trotoar sebagai dasaran para PKL secara nyata menimbulkan kesan semrawut pada lokasi tersebut serta mengganggu kelancaran lalu lintas. Hal ini disebabkan pejalan kaki dengan terpaksa memakai sebagian badan jalan untuk menyusuri ruas jalan tersebut serta menyeberangi jalan di sembarang tempat (karena belum ada fasilitas penyeberangan). Untuk mengatasi hal tersebut, maka keberadaan fasilitas pejalan kaki menjadi sebuah keharusan, yaitu dengan mengambil sebagian ruas jalan (1,5 meter) dan diberi pembatas dengan jalur kendaraan, sehingga konsentrasi pejalan kaki akan terpusat hanya pada fasilitas tersebut. Disamping itu, fasilitas penyeberangan juga perlu disediakan sehingga para penyeberang hanya akan menyeberang pada satu tempat penyeberangan tersebut. Keberadaan fasilitas-fasilitas tersebut akan meningkatkan lebar efektif jalan sehingga dapat

melancarkan arus lalu lintas yang melewati ruas jalan tersebut.

- c. Badan jalan dibebaskan dari kegiatan *on street parking* (karena sebagian badan jalan sudah dimanfaatkan untuk fasilitas pejalan kaki) dan kegiatan parkir diarahkan pada *off street parking* yang menempati luasan 300 m² dan tingkat pemakaiannya belum optimal. Meskipun hasil survey tidak mencakup data parkir di *off street parking*, akan tetapi dari pengamatan langsung diketahui bahwa ketidak optimalan pemanfaatan tersebut bisa dilihat dari masih longgarnya luasan yang tidak ditempati kendaraan. Pembebasan kegiatan *on street parking* ini secara nyata akan mengurangi tingkat hambatan samping dan akan meningkatkan lebar efektif jalan sehingga meningkatkan tingkat pelayanan jalan.
- d. Dari hasil analisis, dengan tersedianya fasilitas penyeberangan dan fasilitas pejalan kaki yang diberi pemisah batas dengan lajur kendaraan akan meningkatkan tingkat pelayanan ruas jalan pasar Bandungan dari yang semula 0,7885 menjadi 0,566. Ini berarti terjadi peningkatan kelancaran arus di ruas jalan pasar Bandungan.

Saran

- a. Perlu ada kebijakan dari pemerintah Kabupaten Semarang melalui Dinas Perhubungan untuk meniadakan kegiatan *on street parking* di ruas jalan pasar Bandungan. Penerapan kebijakan ini perlu dibarengi dengan selalu diadakan pemantauan dan tindakan yang tegas bagi yang melanggar.
- b. Perlu ditempatkannya petugas di lapangan untuk mengarahkan parker pada lokasi *off*

street parking.

- c. Perlu dilakukan sosialisai untuk meningkatkan disiplin para pejalan kaki untuk menyeberang hanya pada tempat penyeberangan yang disediakan.
- d. Perlunya penambahan rambu-rambu lalu lintas pada lokasi-lokasi yang diperlukan serta pembuatan marka jalan untuk mempertegas dan mengarahkan arus lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappeda Kabupaten Semarang. 2001. *Pengembangan Intanpari Kabupaten Semarang Melalui Pendekatan Kawasan Ekonomi Terpadu*. disampaikan pada Rapat Koordinasi Perencanaan Pembangunan.
- Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Semarang,. 2007. *Laporan Pendahuluan Penyusunan Rencana Teknis Ruang Kawasan Bandungan Tahun Anggaran 2007*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1986. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta : Departemen Perhubungan.
- Harian Umum Sore Sinar Harapan. 19 Maret 2003. *Opini : "Pedagang Pasar Bandungan Menanti Akhir Pekan,*
- Harian Umum Suara Merdeka. 02 Mei 2006. *"Parkir di Pasar Bandungan Semakin Semrawut"*
- Highway Capacity Manual*. 1985. Washington DC: Transportation Research Board.
- Indonesian Highway Capacity Manual*. 1993. Jakarta: Directorate General of Highway Ministry of Public Works.
- Kecamatan Ambarawa dalam Angka*. 2006. *Ungaran: Biro Pusat Statistik Kabupaten Semarang*.