

**HUBUNGAN ANTARA EKSISTENSI AKTIVITAS
PERDAGANGAN DAN PERMASALAHAN LALU
LINTAS DI JALAN JENDERAL SUDIRMAN
AMBARAWA**

THESIS

Disusun dalam rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Pembangunan Wilayah dan Kota

OLEH :

DWI NOPI AWATY
NIM. L4D005069



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2007**

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Suatu kota tersusun beberapa sistem, yaitu sistem aktivitas kota, sistem pengembangan lahan dan sistem lingkungan, sehingga suatu kawasan perkotaan tidak akan berada dalam keadaan yang stagnan dan statis, tetapi segenap komponennya baik fisik maupun non fisik akan selalu berada dalam keadaan yang dinamis (Nurmandi, 2003). Salah satu fungsi dari kawasan perkotaan adalah sebagai pusat koleksi dan distribusi pelayanan barang dan jasa dalam bentuk sarana dan prasarana pergantian moda transportasi. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 disebutkan bahwa kawasan perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi. Terkait dengan lokasi yang strategis serta kemudahan aksesibilitas, maka kegiatan perekonomian perkotaan memiliki kecenderungan dilakukan di CBD dan simpang atau ruas jalan arteri primer (Studio MPWK AP-5, 2005).

Menurut Tamin, 1997, lalu lintas dipengaruhi oleh adanya tata guna lahan. Suatu perjalanan disebabkan karena perbedaan tata guna lahan. Dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, setiap individu bergerak dari tata guna lahan tertentu ke tata guna lahan lainnya. Hal ini membuat adanya hubungan yang sangat erat antara tata guna lahan dan transportasi.

Salah satu jenis tata guna lahan yang memiliki pengaruh cukup besar terhadap pergerakan lalu lintas adalah perdagangan (Tamin, 1997). Fasilitas perdagangan yang terwujud dalam bentuk pasar tradisional dan pertokoan merupakan salah satu jenis tata guna lahan yang menarik maupun membangkitkan perjalanan dalam jumlah signifikan.

Adanya bangkitan dan tarikan perjalanan oleh tata guna lahan perdagangan tersebut membutuhkan dukungan kinerja sarana dan prasarana transportasi, berupa angkutan umum, ruas dan simpang jalan, areal parkir, fasilitas pejalan kaki, halte, terminal dan sebagainya. Tanpa adanya dukungan sarana dan prasarana transportasi, dipastikan akan terjadi ketidakseimbangan antara permintaan dan penawaran perjalanan, yang pada akhirnya akan menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas seperti kemacetan, kesemrawutan dan rendahnya tingkat keselamatan lalu lintas.

Kabupaten Semarang sebagai salah satu dari 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah memiliki peran penting dalam menunjang pergerakan regional karena dilewati oleh jalan arteri primer yang menghubungkan Kota Semarang, Kota Surakarta dan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Tipe jaringan jalan di Kabupaten Semarang adalah linier, sehingga pembebanan lalu lintas pada jalan tersebut sangat tinggi (Departemen Perhubungan, 1998). Salah satu jalan arteri primer yang memiliki beban berat di Kabupaten Semarang adalah Jalan Jenderal Sudirman di Kota Ambarawa.

Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa memiliki lebar 14 m, terbagi menjadi 2 jalur, tiap-tiap jalur terdiri dari 2 lajur, dipisahkan oleh median. Melihat kuatnya

hubungan antara kota-kota tersebut, maka dapat dipastikan bahwa volume lalu lintas di jalan Jenderal Sudirman sangat besar. Berdasarkan hasil permodelan lalu lintas dalam Studi Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Semarang, 2005, volume lalu lintas tiap jam dari Jalan Jenderal Sudirman adalah 2.405 smp dan memiliki derajat pelayanan (DS) 0,76. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006, DS sebesar 0,76 termasuk dalam kategori tingkat pelayanan D dengan karakteristik arus tidak stabil dan kecepatan lalu lintas terus menurun.

Selain derajat pelayanan lalu lintas, ruas jalan Jenderal Sudirman Ambarawa memiliki potensi permasalahan lainnya, yaitu fungsi guna lahan berupa Pasar Projo dan pertokoan yang menurunkan tingkat kinerja jalan. Keberadaan Pasar Projo dan pertokoan menarik masyarakat untuk melakukan kegiatan perdagangan, termasuk berkembangnya pedagang kaki lima di sekitar Pasar Projo Ambarawa dan trotoar sepanjang jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Keberadaan sub terminal yang berdekatan dengan Pasar Projo dan terletak di jalan Jenderal Sudirman mengakibatkan adanya pergerakan angkutan pedesaan. Kapasitas sub terminal yang tidak mencukupi menyebabkan angkutan pedesaan (trayek Ambarawa-Ungaran dan Ambarawa-Bawen-Salatiga) yang menurunkan/menaikkan penumpang di badan jalan sehingga mengurangi kapasitas jalan. Angkutan pedesaan trayek Ambarawa-Jambu, Ambarawa-Bandungan dan Ambarawa-Banyubiru-Brongkol menempati areal parkir di depan Pasar Projo dengan alasan mencari penumpang sehingga mengurangi ketersediaan lahan parkir *off street* dan mengganggu aktivitas bongkar muat angkutan barang di Pasar Projo. Aktivitas perdagangan berupa bongkar muat barang dan parkir kendaraan terkait transaksi di

pertokoan sepanjang jalan Jenderal Sudirman Ambarawa juga dilakukan di badan jalan.

Tingkat keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki di sepanjang jalan Jenderal Sudirman Ambarawa masih rendah. Hal ini dapat dilihat dari berkurangnya ruang trotoar bagi pejalan kaki karena sebagian besar dipergunakan oleh pedagang kaki lima sehingga sebagian pejalan kaki menggunakan badan jalan. Fasilitas berupa jembatan penyeberangan orang saat ini memang telah tersedia, namun tidak dipergunakan, terutama oleh kuli gendong yang memilih menerobos median permanen dengan alasan barang yang dibawa sangat berat. Permasalahan-permasalahan di atas semakin memperparah permasalahan yang terjadi di jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Meskipun memiliki permasalahan lalu lintas yang kompleks seperti tersebut di atas, aktivitas perdagangan berupa pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tidak pernah surut. Deretan pertokoan dan Pasar Projo yang terletak di Jalan Jenderal Sudirman memiliki aktivitas yang rutin setiap hari. Aktivitas perdagangan tersebut seakan-akan tidak terpengaruh oleh penurunan kemampuan infrastruktur transportasi dalam menampung pergerakan regional dan lokal yang tercampur di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

1.2 Rumusan Permasalahan

Keberadaan pertokoan dan Pasar Projo di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa telah menjadikan kawasan tersebut sebagai *core* (inti) dari Kota Ambarawa. Hal ini menjadikan kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa menjadi

daerah tarikan perjalanan bagi pergerakan dari daerah sekitar. Tarikan perjalanan tersebut menyebabkan terjadinya akumulasi pergerakan lokal ke Jalan Jendral Sudirman, yang tercampur dengan pergerakan regional. Akumulasi tersebut dari waktu ke waktu semakin meningkat, sedangkan kapasitas sarana prasarana lalu lintas tetap sehingga menimbulkan dampak lalu lintas, berupa kemacetan lalu lintas, rendahnya tingkat keselamatan pejalan kaki, permasalahan kapasitas parkir dan upaya pemenuhan fasilitas angkutan umum. Di sisi lain, aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tetap eksis. Hal ini dapat dilihat dari kelangsungan usaha pertokoan dan Pasar Projo, termasuk perkembangan pertokoan modern, antara lain Toko Laris, Alfamart dan Indomart di ruas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Untuk mengetahui eksistensi aktivitas perdagangan tersebut, diperlukan penelitian tentang hubungan aktivitas perdagangan yang terwujud dalam bentuk pasar tradisional dan pertokoan dan permasalahan lalu lintas. Pertanyaan penelitian yang diangkat adalah: “Bagaimana hubungan antara eksistensi aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman di Ambarawa ?”

1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara eksistensi aktivitas perdagangan berupa pasar tradisional dan pertokoan dan permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman di kawasan perkotaan Ambarawa.

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka ditetapkan sasaran dari penelitian ini yaitu : melakukan identifikasi pola tata guna lahan dan permasalahan lalu lintas

eksisting, analisis spasial kawasan perdagangan dan analisis lalu lintas dengan perincian sebagai berikut :

1. Melakukan analisis tata guna lahan dengan melakukan kajian literatur, pengumpulan data primer dan sekunder serta observasi. Data primer tentang tata guna lahan memuat antara lain:
 - a. identifikasi tata guna lahan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, dengan melakukan perhitungan dan pengukuran terhadap pertokoan dan pasar tradisional di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sehingga diketahui panjang, lebar, jumlah lantai dan komoditi yang diperdagangkan;
 - b. identifikasi tarikan perjalanan yang ditimbulkan oleh guna lahan perdagangan dan jasa di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, yang didasarkan kepada luas bangunan efektif;
 - c. identifikasi asal tujuan perjalanan, dengan cara membagikan questioner kepada pemilik pertokoan dan pedagang di Pasar Projo.
2. Melakukan identifikasi pengaruh kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman sebagai *core* dari Kota Ambarawa terhadap wilayah sekitar;
3. Melakukan identifikasi kondisi lalu lintas Jalan Jenderal Sudirman, yang terdiri dari:
 - a. identifikasi volume dan kapasitas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, dengan cara melakukan survai pencacahan lalu lintas terklarifikasi;

- b. identifikasi sistem perparkiran, dengan cara memperhitungkan volume parkir per satuan waktu dengan kapasitas ruang parkir yang tersedia;
 - c. identifikasi penyediaan fasilitas bagi angkutan umum, terkait dengan aksesibilitas di jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, dengan memperhitungkan potensi penumpang yang dibangkitkan oleh kawasan perdagangan dan jasa, untuk selanjutnya dipadukan dengan fasilitas pelayanan angkutan umum yang dibutuhkan;
 - d. identifikasi penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki, baik yang menyusuri jalan maupun menyeberang jalan, dengan cara menghitung jumlah pejalan kaki yang menyusuri dan menyeberangi jalan per satuan waktu.
4. Melakukan identifikasi karakteristik dan nilai properti kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa (pertokoan dan Pasar Projo);
 5. Melakukan identifikasi hubungan eksistensi aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai bahan pertimbangan bagi segenap pengambil keputusan terkait prospek investasi properti dan permasalahan lalu lintas di kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Selama ini, banyak anggapan yang berkembang di masyarakat bahwa permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman disebabkan oleh aktivitas perdagangan. Di sisi lain, para pedagang menganggap bahwa permasalahan lalu lintas bukan disebabkan oleh aktivitas perdagangan, melainkan disebabkan oleh pembangunan jalur lingkar yang tidak terealisasi dan perilaku masyarakat itu sendiri. Penelitian ini akan memberikan

kejelasan tentang aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sehingga dapat diberikan suatu rekomendasi yang memberikan *win-win solution* bagi aktivitas perdagangan dan pergerakan lalu lintas.

Posisi penelitian "Hubungan Antara Eksistensi Aktivitas Perdagangan dan Permasalahan Lalu Lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa" dalam Ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota adalah sebagai upaya untuk mengkaji hubungan antara tata guna lahan berupa aktivitas perdagangan dan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tamin (1997) yang menyebutkan bahwa lalu lintas terjadi karena adanya perbedaan tata guna lahan. Adanya aktivitas manusia yang dilakukan dalam potongan lahan akan membangkitkan dan menarik perjalanan sehingga terjadilah hubungan antara tata guna lahan dan transportasi. Pertokoan dan Pasar Projo sebagai tempat dilakukannya aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman, yang merupakan CBD dari kawasan perkotaan Ambarawa merupakan salah satu jenis properti yang memiliki motif mendapatkan keuntungan. Sebagai properti yang mengharapkan keuntungan, diperlukan adanya perencanaan pelayanan transportasi kawasan perdagangan sehingga aktivitas perdagangan dan jasa pada suatu properti komersial tidak menimbulkan permasalahan lalu lintas.

1.4 Ruang Lingkup

Agar dapat memberikan kejelasan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, dan karena keterbatasan waktu dan sumber daya maka dilakukan pembatasan-pembatasan dalam penelitian ini, yaitu berupa :

1.4.1 Ruang lingkup substansial

Ahmadi, 2002, telah melakukan penelitian pada ruas jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dengan substansi kepada penilaian kelayakan pembangunan jalan lingkar Ambarawa untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di jalan Jenderal Sudirman. Penelitian dilakukan dengan menetapkan asumsi bahwa untuk mengatasi permasalahan di jalan Jenderal Sudirman Ambarawa adalah dengan membangun jalan arteri baru yang memiliki standar kapasitas besar dan kecepatan tinggi ditinjau dari aspek teknis, ekonomi, tata ruang, lingkungan dan sosial.

Selama ini, pembangunan dan pertumbuhan yang terjadi di kawasan perkotaan di Jawa Tengah, termasuk kawasan perkotaan Ambarawa, bersifat alamiah yang dampaknya adalah pembangunan dan pengembangan tata guna lahan yang tidak selaras dengan pelayanan transportasi (Studi Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Semarang, 2005). Bila kecenderungan ini dibiarkan, maka permasalahan lalu lintas di jalan Jenderal Sudirman kawasan perkotaan Ambarawa akan semakin parah, yang pada akhirnya akan menghambat perkembangan perekonomian di daerah yang bersangkutan.

Studi Hubungan Eksistensi Aktivitas Perdagangan dan Permasalahan Lalu Lintas pada Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa lebih menekankan kepada kelangsungan aktivitas perdagangan berupa pertokoan dan Pasar Projo sebagai sebuah properti di tengah menurunnya kinerja lalu lintas kawasan tersebut. Aktivitas Pasar Projo dan pertokoan di jalan Jenderal Sudirman telah menjadikan kawasan tersebut menjadi daerah tarikan perjalanan. Hal ini akan memberikan pengaruh kepada kondisi lalu lintas, berupa tambahan tarikan perjalanan terhadap arus harian rata-rata, kebutuhan ruang parkir, pengaruh terhadap pelayanan angkutan umum dan

keselamatan & kenyamanan pejalan kaki. Permasalahan lalu lintas tersebut selanjutnya dikaitkan dengan tetap eksisnya aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

1.4.2 Ruang lingkup spasial

Daerah yang akan dijadikan obyek penelitian adalah ruas jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, dari Pertigaan Pauline sampai dengan Kantor Pegadaian (lihat Gambar 1.1 dan 1.2). Permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa telah menjadi isu nasional sehingga menjadi topik pembicaraan dalam berbagai seminar dan diskusi, baik ditinjau dari aspek kewilayahan dan transportasi. Dalam Workshop Perencanaan Teknis Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan Nasional Pada Kawasan Perkotaan Metropolitan Kedungsepur, 2006, (Jalan Jenderal Sudirman termasuk dalam klasifikasi jalan nasional di Kawasan Perkotaan Kedungsepur), disebutkan beberapa hal antara lain:

- Tingginya perkembangan kota-kota dan lemahnya pengawasan rencana pemanfaatan lahan di sekitar jalan nasional;
- Perkembangan aktivitas di sekitar jalan nasional menyebabkan penurunan kapasitas jalan nasional;

Dalam Rapat Koordinasi Persiapan Angkutan Lebaran 2006, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memberikan perhatian terhadap fenomena pasar tumpah, termasuk di jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Beberapa fakta di atas membuktikan bahwa Jalan Jenderal Sudirman memiliki peran yang strategis dan vital bagi pergerakan orang dan barang dalam rangka pembangunan perekonomian wilayah, dalam lingkup lokal, regional dan nasional.

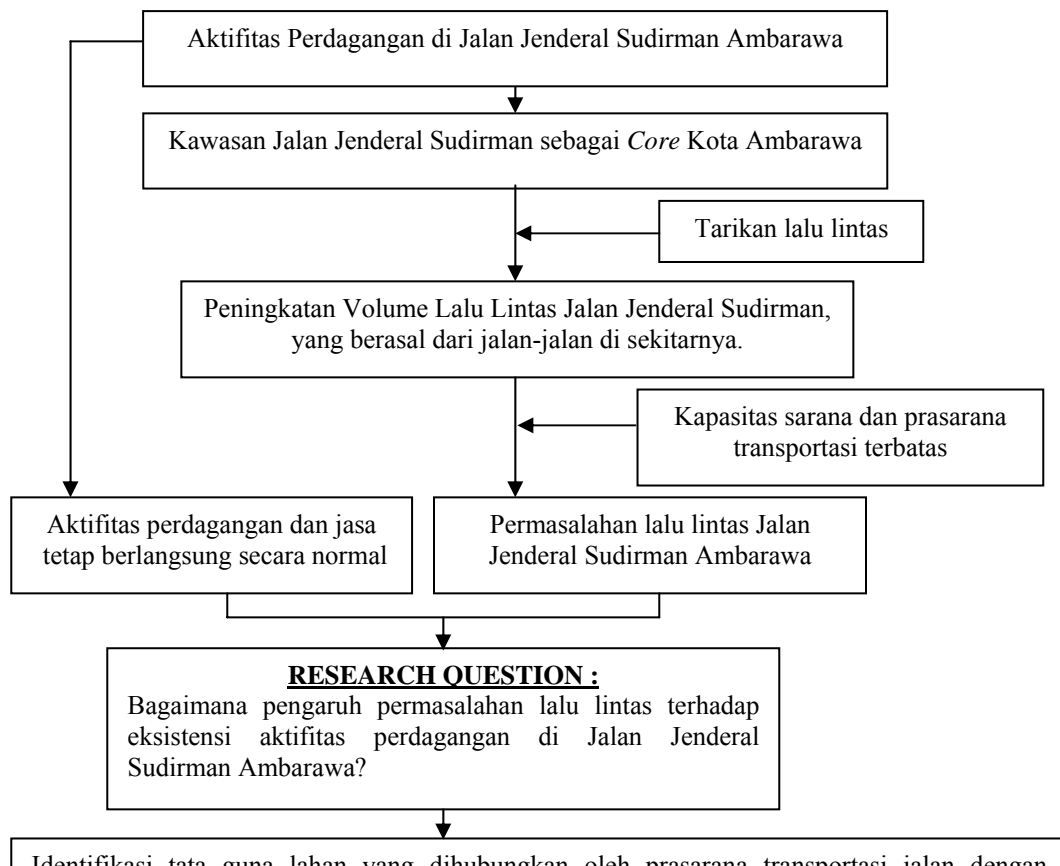
1.5 Kerangka Pemikiran

Perkembangan aktivitas perdagangan telah menjadikan Jalan Jenderal Sudirman sebagai *core* Kota Ambarawa, sehingga terjadi peningkatan volume lalu lintas menuju Jalan Jenderal Sudirman. Peningkatan volume lalu lintas tanpa diimbangi dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi akan menimbulkan permasalahan, yaitu: 1) kemacetan lalu lintas; 2) rendahnya tingkat keselamatan & kenyamanan pejalan kaki; 3) permasalahan ruang parkir; dan 4) penyediaan fasilitas angkutan umum. Di sisi lain, aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tetap berlangsung normal dan mengalami perkembangan secara alamiah walaupun terjadi permasalahan lalu lintas pada ruas tersebut.

Untuk mengetahui hubungan eksistensi aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, dilakukan identifikasi tata guna lahan yang dihubungkan oleh prasarana transportasi jalan. Selanjutnya dilakukan beberapa identifikasi antara lain : 1) identifikasi pengaruh kawasan terhadap wilayah sekitar; 2) identifikasi kondisi lalu lintas, 3) identifikasi karakteristik properti dan nilai ruang perkotaan.

Dari sudut pandang properti, pertokoan dan Pasar Projo Ambarawa harus dikaji sehingga dapat diketahui karakteristiknya. Hubungan antara karakteristik properti dan analisis lalu lintas dapat dipergunakan untuk mengetahui hubungan

eksistensi aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, adapun Kerangka Pemikiran dapat dilihat pada gambar 1.3 sebagai berikut :



1.6 Pendekatan Studi dan Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan kajian literatur dan pengumpulan data sekunder, dilanjutkan survai primer. Pendekatan dan metode penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.6.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif dengan tujuan untuk mengetahui permasalahan lalu lintas di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa serta pengaruhnya terhadap aktivitas perdagangan di sepanjang ruas jalan tersebut.

Untuk mengetahui karakteristik permasalahan lalu lintas termasuk bangkitan yang ditimbulkan oleh aktivitas perdagangan pada ruas tersebut, terlebih dahulu dilakukan identifikasi awal tata guna lahan yang dihubungkan oleh prasarana transportasi jalan dengan melakukan kajian literatur, pengumpulan data primer dan sekunder serta observasi. Setelah melakukan identifikasi awal, penelitian dilanjutkan dengan melakukan analisis, diantaranya: 1) melakukan identifikasi pengaruh kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman sebagai *core* Kota Ambarawa terhadap wilayah sekitar; dan 2) identifikasi kondisi lalu lintas. Analisis tersebut selanjutnya dikaitkan dengan karakteristik properti (pertokoan dan Pasar Projo) di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sehingga dapat diketahui hubungan eksistensi aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

1.6.2 Metode Penelitian

Uraian tentang kebutuhan data, cara pengumpulan data, penyajian data dan analisis data yang diperlukan dalam penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

1.6.2.1 Kebutuhan dan Cara Pengumpulan Data

Dalam melakukan penelitian ini, data yang diperlukan terdiri dari data primer dan sekunder.

- Data primer yang diperlukan dapat dilihat pada tabel I.1 berikut:

TABEL I.1
KEBUTUHAN DATA PRIMER

No.	Jenis Data	Uraian	Tahun	Pengumpulan Data
-----	------------	--------	-------	------------------

1.	Data Tata Guna Lahan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah, ukuran dan jenis tata guna lahan ▪ Asal tujuan & pola perjalanan pengunjung tata guna lahan 	2007	<ul style="list-style-type: none"> ▪ observasi lapangan ▪ penyebaran questioner
2.	Data Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ volume lalu lintas ▪ kapasitas jalan ▪ volume parkir ▪ kapasitas parkir ▪ trayek angkutan umum ▪ jumlah penumpang ▪ kapasitas armada angkutan umum ▪ waktu pengisian angkutan umum ▪ jumlah pejalan kaki 	2007	<ul style="list-style-type: none"> ▪ survai traffic counting ▪ survai parkir ▪ survai angkutan umum ▪ survai pejalan kaki
3.	Data Perkembangan Aktivitas Perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah los pasar ▪ Harga sewa los pasar ▪ Harga tanah 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wawancara pengelola ▪ Wawancara pedagang ▪ Wawancara warga

Sumber: Analisis, 2007

- Data sekunder yang diperlukan dapat dilihat pada tabel I.2 berikut:

TABEL I.2
KEBUTUHAN DATA SEKUNDER

No.	Jenis Data	Uraian	Tahun	Pengumpulan Data
1.	Data spasial/keruangan	Peta dan data pembebanan lalu lintas antar wilayah.	2006	Kunjungan ke Kec. Ambarawa, Bappeda Kab. Semarang dan Dinas Perhubungan Kab. Semarang.
2.	Data pedagang Pasar Projo	Jumlah los/kios	2007	Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kab. Semarang
3.	Data jaringan jalan dan sarana angkutan umum.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Data jaringan jalan ▪ Data angkutan umum 	2007	Kunjungan ke Dishub. Kab. Semarang dan DPU Kab. Semarang

Sumber: Analisis, 2007

1.6.2.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik Sampling

Untuk mendapatkan data asal tujuan perjalanan pengunjung pertokoan dan Pasar Projo Ambarawa, maka dilakukan penyebaran kuesioner (terlampir). Untuk mendapatkan hasil yang akurat, sasaran penyebaran questioner dibagi menjadi 2, yaitu pertokoan dan Pasar Projo. Untuk pertokoan, kuesioner dibagikan kepada seluruh toko yang ada di wilayah studi, sedangkan untuk los/kios di Pasar Projo diambil sampel. Teknik sampling yang digunakan adalah *Simple Random Sampling* (Pengambilan Sampel Acak Sederhana), untuk menentukan jumlah los/kios di Pasar Projo yang diberi kuesioner ditentukan dengan rumus sebagai berikut (Rao, 1996):

$$n = \frac{N}{1+N(\text{moe})^2}$$

Keterangan:

n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

Moe = *margin of error maximum*, yaitu tingkat kesalahan maksimum yang masih dapat ditoleransi.

Berdasarkan data awal dari Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kabupaten Semarang (2007), jumlah pedagang di Pasar Projo mencapai 1.674 pedagang, yang terdiri dari:

- pedagang dasaran : 260 orang
- PKL : 305 orang
- Kios lantai 1 : 655 pedagang
- Kios lantai 2 : 454 pedagang

Margin of error yang dipakai dalam menentukan jumlah sampel adalah 10 %, artinya bahwa tingkat kecermatan studi dapat dikategorikan cermat dengan tingkat kepercayaan 90 %. Dengan jumlah pedagang sebesar 1.674 pedagang, maka jumlah sampel yang diperlukan adalah:

$$\begin{aligned}
 n &= \frac{N}{1+N(\text{moe})^2} \\
 &= \frac{1674}{1+1674(0.1)^2} \\
 &= 1674/17.74 \\
 &= 94,36 \text{ dibulatkan menjadi } 95 \text{ sampel.}
 \end{aligned}$$

Waktu Pengumpulan Data

Sesuai dengan Panduan Pengumpulan Data untuk Perencanaan Transportasi Perkotaan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1997) dan Modul Rekayasa Lalu Lintas (Sekolah Tinggi Transportasi Darat Bekasi, 2005), maka survai volume lalu lintas, angkutan umum, pejalan kaki dan perparkiran akan dilakukan selama 1 (satu) hari. Survai dimulai pada pukul 06.00 WIB dan selesai pada pukul 18.00 WIB (12 jam) pada salah satu hari antara Selasa, Rabu dan Kamis.

Penetapan lama survai didasari oleh kenyataan bahwa aktivitas di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa hanya berlangsung sampai pukul 18.00 WIB. Penetapan salah satu hari Selasa, Rabu dan Kamis sebagai waktu pelaksanaan survai didasarkan bahwa pada hari-hari tersebut aktivitas pengguna sarana dan prasarana transportasi normal¹.

Teknik Pengumpulan, Pengolahan dan Penyajian Data

Pengumpulan, pengolahan dan penyajian data dilakukan dengan cara sebagai berikut :

¹ Hari normal adalah bukan hari libur, bukan hari sebelum libur, bukan hari sesudah libur dan bukan hari jumat dimana ada aktifitas beribadah ke Masjid bagi umat Islam.

- karakteristik tata guna lahan

Untuk mengetahui karakteristik tata guna lahan, maka dilakukan observasi/pengamatan langsung di lapangan. Obyek pengamatan adalah jumlah, jenis, luas dan komoditi yang diperdagangkan. Data asal-tujuan dari/ke suatu tata guna lahan diperoleh dengan cara menyebarkan questioner sebagaimana telah disinggung pada bagian teknik sampling, kemudian hasil observasi/pengamatan langsung di lapangan direkap ke dalam tabel secara terperinci, disertai dengan keterangan, termasuk hasil penyebaran questioner.

- volume lalu lintas

Untuk mengetahui volume lalu lintas di ruas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, dilakukan survai pencacahan lalu lintas terklasifikasi. Sesuai dengan Panduan Pengumpulan Data untuk Perencanaan Transportasi Perkotaan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, maka klasifikasi kendaraan yang dimaksud dalam survai pencacahan lalu lintas terklasifikasi adalah:

- Golongan I : sepeda motor
- Golongan II : sedan, minibus, MPV, SUV, pick up, mikro bus, bus sedang, truk sedang dan sejenisnya
- Golongan III : bus besar, truk besar, trailer, truk gandeng dan sejenisnya
- Golongan IV : kendaraan tidak bermotor.

Berdasarkan MKJI (1997), tiap-tiap golongan memiliki nilai konversi tertentu terhadap kapasitas jalan, masing-masing untuk golongan I; II; III; dan IV yaitu sebesar 0,25; 1,00; 1,20; dan 0,40, untuk mendapatkan kesamaan nilai satuan mobil penumpang per jam (smp/jam), maka hasil pencacahan lalu lintas dikalikan dengan nilai konversi masing-masing sesuai dengan jenis kendaraan, kemudian disajikan dalam tabel dengan periode waktu tiap 1 jam.

- Penyediaan fasilitas angkutan umum

Untuk mengetahui fasilitas yang diperlukan angkutan umum, dilakukan survai statis² di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Komponen yang dihitung adalah jumlah penumpang, lama waktu

pengisian penumpang dan lama angkutan umum berhenti. Data kemudian disajikan dalam tabel dengan periode waktu tiap 1 jam.

- Jumlah kendaraan yang parkir

Jumlah kendaraan yang parkir dihitung dengan menjumlahkan kendaraan yang parkir, baik di luar jalan (*off street*) dan di bahu jalan (*on street*) tiap jam, dengan klasifikasi kendaraan yaitu Mobil penumpang (terbagi dalam 3 golongan, yaitu golongan I,

² Survei Statis adalah cara pengumpulan data dimana posisi pengamat tidak bergerak mengikuti angkutan umum, tetapi pengamat menempati pos-pos yang telah ditentukan.

yang parkir dengan dimensi ruang parkir tiap jenis kendaraan yaitu sebagai berikut :

- | | | |
|----------------------|--------------|----------------|
| 1. Mobil penumpang : | Golongan I | (2.30 x 5.00)m |
| | Golongan II | (2.50 x 5.00)m |
| | Golongan III | (3.00 x 5.00)m |
| 2. Bus/truk | | (3.40 x 12.5)m |
| 3. Sepeda motor | | (0.75 x 2.00)m |

Selanjutnya hasil perkalian tersebut disajikan dalam suatu tabel dengan periode waktu tiap 1 jam.

- Jumlah pejalan kaki, baik yang menyusuri ataupun menyeberang jalan.

Data jumlah pejalan kaki didapat dengan pengamatan dan pencacahan langsung dilapangan dengan menghitung tiap jam pada 2 (dua) lokasi yaitu pada tempat menyeberang jalan dan di

sisi jalan (trotoar). Jumlah pejalan kaki, baik yang menyeberang maupun menyusuri jalan disajikan dalam suatu tabel dengan pembagian periode tiap 1 jam.

- Data sekunder berupa :
 - Data tata guna lahan perdagangan di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dengan sumber Kecamatan Ambarawa dan kelurahan;
 - Data pedagang di Pasar Projo dengan sumber Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kabupaten Semarang;
 - Peta dengan sumber Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Semarang;
 - Data pembebanan lalu lintas ruas jalan dengan sumber Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang;
 - Data jaringan jalan dengan sumber Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Semarang, Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Semarang.
 - Data trayek angkutan umum dikumpulkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang.

Semua data sekunder dikumpulkan, direkap dan disajikan dalam bentuk uraian dan tabel secara terperinci.

1.6.2.3 Jenis Analisis

Analisis yang akan dilakukan dalam penelitian ini terdiri sebagai berikut:

1. Analisis Tata Guna Lahan Yang Dihubungkan Oleh Prasarana Transportasi

Dalam analisis tata guna lahan, terdapat 3 jenis analisis yang akan dilakukan, yaitu:

a. Analisis deskriptif

Analisis deskriptif tata guna lahan dilakukan berdasarkan data observasi dengan hasil berupa data jumlah, jenis, panjang, lebar, dan komoditi yang diperdagangkan. Hasil dari analisis ini, dalam bentuk luas bangunan dipergunakan untuk melakukan analisis tarikan tata guna lahan.

b. Analisis tarikan tata guna lahan

Analisis tarikan tata guna lahan mempergunakan data luas guna lahan yang dihasilkan oleh analisis deskriptif sebagai dasar penentuan tarikan perjalanan yang dihasilkan. Studi Analisis Dampak Lalu Lintas Provinsi Jawa Tengah (2004) menyebutkan bahwa secara umum, lalu lintas yang ditarik oleh pasar tradisional dan pertokoan adalah sebagai berikut:

TABEL I.3
TARIKAN PERJALANAN TIAP GUNA LAHAN

Jenis Guna Lahan	Unit	Tarikan (smp/jam)
Pasar Tradisional	100 m2	2.14
Perumahan	Unit	0.18
Hotel	Kamar	1.04
Terminal	Ha	36.5
Perkantoran	100 m2	0.46
Pertokoan	100 m2	4.17

Sumber: Studi Andalalin. Prov. Jateng, DLLAJ Prov. Jateng , 2004

c. Analisis asal tujuan

Analisis asal tujuan dilakukan berdasarkan data questioner dengan tujuan untuk mengetahui pola pergerakan orang dan barang dari dan ke kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Analisis ini dapat dikompilasikan dengan analisis spasial untuk menghasilkan kesimpulan yang komprehensif.

2. Analisis pengaruh kawasan perdagangan terhadap wilayah sekitar.

Analisis yang akan dilakukan adalah analisis deskriptif kedudukan kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman terhadap daerah-daerah di sekitarnya. Hubungan tersebut dapat dilihat dalam perhitungan arus lalu lintas ruas-ruas jalan yang memiliki akses ke Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Analisis ini bersifat luas dan makro karena akan memberikan kejelasan tentang hubungan kawasan perdagangan sebagai *core* Kota Ambarawa dengan daerah di sekitarnya dalam

bentuk pembebanan lalu lintas. Pembebanan lalu lintas ini dapat dijadikan dasar bagi analisis tarikan dan asal tujuan tata guna lahan serta analisis nisbah volume dan kapasitas.

3. Analisis Lalu Lintas

Analisis-analisis yang dikelompokkan ke dalam analisis lalu lintas adalah:

a. Analisis volume-kapasitas

Kapasitas Jalan Jenderal Sudirman dihitung berdasarkan MKJI (1997). Selanjutnya volume lalu lintas yang didapatkan dari survai akan dibandingkan dengan kapasitas jalan. Menurut Abukabar (1997) tingkat pelayanan jalan yang merupakan representasi perbandingan antara volume dan kapasitas dibagi ke dalam tingkatan sebagai berikut:

TABEL I.4
KARAKTERISTIK TINGKAT PELAYANAN

Tk. Pelayanan	Karakteristik	Batas Lingkup V/C
A	Arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan.	0.00-0.20
B	Arus stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan.	0.20-0.44
C	Arus stabil, kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan.	0.45-0.74

D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat ditolerir.	0.75-0.84
E	Volume lalu lintas mendekati kapasitas, arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti.	0.85-1.00
F	Arus yang dipaksakan, kecepatan rendah, volume di bawah kapasitas. Antrean panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.	>1.00

Sumber: Abubakar, 1997

Analisis lalu lintas Jalan Jenderal Sudirman harus memperhitungkan pengaruh tarikan tata guna lahan dan hubungan spasial antara kawasan perdagangan tersebut dengan daerah-daerah di sekitarnya.

b. Analisis sistem parkir

Parkir memiliki hubungan dengan analisis VC ratio karena keberadaan parkir di tepi jalan dapat memperbesar nisbah volume dan kapasitas. Analisis parkir bertujuan untuk mengetahui kebutuhan ruang parkir. Dengan memperhitungkan ketersediaan lahan dan kapasitas jalan, kebutuhan ruang parkir dapat menentukan sistem pengaturan parkir. Berdasarkan standart yang dikeluarkan oleh Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, 1995, dapat ditentukan kebutuhan parkir sebagai berikut:

TABEL I.5
KEBUTUHAN RUANG PARKIR TIAP GUNA LAHAN

Jenis Guna Lahan	Satuan Ruang Parkir	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
- Pertokoan	SRP/100 m2 luas lantai	3.5-7.5
- Pasar Swalayan	SRP/100 m2 luas lantai	3.5-7.5

- Pasar	SRP/100 m2 luas lantai	3.5-7.5
Pusat Perkantoran		
- Pelayanan bukan umum	SRP/100 m2 luas lantai	1.5-3.5
- Pelayanan umumn	SRP/100 m2 luas lantai	1.5-3.5
Sekolah	SRP/mahasiswa	0.7-1.0
Hotel	SRP/kamar	0.2-1.0
Rumah Sakit	SRP/tempat tidur	0.2-1.3
Bioskop	SRP/tempat duduk	0.1-0.4

Sumber: Dit. BSLAK, 1995

c. Analisis penyediaan fasilitas bagi angkutan umum

Tanpa adanya fasilitas bagi angkutan umum, aktivitas menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang merupakan hambatan samping yang dapat mengurangi kapasitas jalan. Oleh karena itu, diperlukan analisis angkutan umum, yang bertujuan untuk mengetahui jumlah kebutuhan ruang bagi angkutan umum, agar keberadaan angkutan umum tidak menimbulkan hambatan samping yang akan mengurangi kapasitas jalan. Formula yang digunakan adalah (Abubakar, 1997):

$$N = \frac{P}{S} \times \frac{(B \times S) + C}{3600}$$

dimana N = jumlah ruang bagi bus yang berhenti

P = jumlah penumpang maksimal (orang/jam)

S = kapasitas angkutan umum (orang/kendaraan)

B = waktu pengisian (detik)

C = waktu pengosongan teluk bus (detik)

d. Analisis penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki

Pejalan kaki sebagai komponen penting dalam transportasi modern memiliki kontribusi terhadap permasalahan lalu lintas jika tidak mendapatkan fasilitas semestinya. Penyeberang yang menerobos median jalan akan menimbulkan tambahan kemacetan lalu lintas. Trotoar merupakan salah satu fasilitas pejalan kaki dan merupakan salah satu bentuk prasarana lalu lintas yang vital dalam sistem transportasi perkotaan. Penetapan lebar trotoar sesuai dengan tata guna lahan di sekitarnya adalah:

TABEL I.6
LEBAR TROTOAR YANG DIBUTUHKAN SESUAI
PENGGUNAAN LAHAN

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar Yang Dianjurkan (m)
Permukiman	1.50	2.75
Perkantoran	2.00	3.00
Industri	2.00	3.00
Sekolah	2.00	3.00
Terminal	2.00	3.00
Pertokoan	2.00	4.00
Jembatan, terowongan	1.00	1.00

Sumber: Abubakar, 1997

Fasilitas pejalan kaki lainnya adalah penyeberangan. Terdapat 2 (dua) jenis penyeberangan, yaitu penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang. Rekomendasi pemilihan jenis penyeberangan dapat ditentukan berdasarkan kriteria dalam tabel berikut:

TABEL I.7
REKOMENDASI PEMILIHAN JENIS PENYEBERANGAN

PV ²	P	V	Rekomendasi Awal
>10 ⁸	50-1.100	300-500	Zebra Cross
>2.10 ⁸	50-1.100	400-750	Zebra Cross dengan pelindung
>10 ⁸	50-1.100	>500	Pelikan
>10 ⁸	>1.100	>500	Pelikan
>2.10 ⁸	50-1.100	>700	Pelikan dengan pelindung
>2.10 ⁸	>1.100	>400	Pelikan dengan pelindung

Sumber: Abubakar, 1997

Penyeberangan tidak sebidang dianjurkan untuk disediakan pada ruas jalan yang memiliki kriteria sebagai berikut (Abubakar, 1997):

- PV² lebih dari 2.10⁸, arus pejalan kaki lebih dari 1.100 orang/jam, arus kendaraan dua arah lebih dari 750 kendaraan/jam, yang diambil dari arus rata-rata selama 4 jam tersibuk;
 - Pada ruas jalan dengan kecepatan rencana 70 km/jam;
Pada kawasan strategis, tetapi tidak memungkinkan para penyeberang jalan untuk menyeberang selain pada penyeberangan tidak sebidang.
4. Analisis Karakteristik Properti dan Nilai Ruang Horizontal Kawasan Perkotaan.
 5. Analisis Hubungan Eksistensi Aktivitas Perdagangan dan Permasalahan Lalu Lintas

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran dan manfaat penelitian, ruang lingkup, kerangka pemikiran, pendekatan & metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II HUBUNGAN LALU LINTAS TERHADAP AKTIVITAS PERDAGANGAN

Pada bab ini berisi mengenai teori-teori atau hal-hal yang berkaitan dengan aspek lalu lintas dan aktivitas perdagangan berupa pasar tradisional dan pertokoan di jalan arteri primer.

BAB III KAWASAN PERDAGANGAN JALAN JENDERAL SUDIRMAN AMBARAWA DAN KETERKAITAN SPASIAL DENGAN DAERAH SEKITARNYA

Berisikan gambaran wilayah sekitar yang dipengaruhi oleh Kota Ambarawa dan kawasan perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman.

BAB IV ANALISIS HUBUNGAN EKSISTENSI AKTIVITAS PERDAGANGAN DAN PERMASALAHAN LALU LINTAS DI JENDERAL SUDIRMAN AMBARAWA

Pada bab ini berisi analisis-analisis, terdiri analisis tata guna lahan, analisis lalu lintas dan analisis karakteristik properti.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berisikan kesimpulan sebagai hasil dari analisis dan rekomendasi yang diperlukan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas dan tata gunalahan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

BAB II HUBUNGAN LALU LINTAS DAN AKTIVITAS PERDAGANGAN

Sebelum melangkah ke pengertian yang lebih teknis, kiranya dapat disampaikan beberapa definisi operasional sebagai berikut (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1993):

- Eksistensi adalah adanya, keberadaan sesuatu;
- Kawasan perdagangan adalah daerah yang memiliki aktivitas seputar perniagaan dan urusan dagang;
- Kinerja adalah performa, kualitas pekerjaan/pelayanan.

Tata guna lahan perdagangan menimbulkan dampak terhadap lalu lintas. Hal ini memiliki kaitan dengan teori interaksi antara tata guna lahan dan transportasi sebagai berikut:

2.1 Teori Tata Guna Lahan Kawasan Perkotaan

Pengertian kawasan perkotaan sesuai Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi. Kriteria kawasan perkotaan adalah sebagai berikut:

- Memiliki fungsi kegiatan utama budidaya bukan pertanian atau lebih dari 75 % mata pencaharian penduduknya di sektor perkotaan;
- Memiliki jumlah penduduk sekurang-kurangnya 10.000 jiwa;
- Memiliki kepadatan penduduk sekurang-kurangnya 50 jiwa per ha;

- Memiliki kawasan terbangun yang lebih luas dibandingkan kawasan tidak terbangun;
- Memiliki fungsi sebagai pusat koleksi dan distribusi pelayanan barang dan jasa dalam bentuk sarana dan prasarana pergantian moda transportasi.

Tata guna lahan berarti penatan, pengaturan, penggunaan suatu lahan, yang di dalamnya memperhitungkan faktor geografi budaya (faktor geografi sosial) dan faktor geografi alam serta realisasinya (Jayadinata, 1992). Guna lahan yang memiliki kaitan dengan fungsi perumahan adalah guna lahan komersial, industri ringan dan lahan publik maupun semi publik (Chapin dan Keiser, 1979). Penggunaan lahan adalah suatu kumpulan sumber daya alam dan sumber daya buatan yang secara keseluruhan disebut lahan dengan tujuan untuk mencukupi kebutuhan-kebutuhannya, baik kebendaan maupun spiritual ataupun kedua-duanya (Dondokambey, 1995).

Penggunaan lahan kota pada prinsipnya dikelompokkan menjadi beberapa sistem (Chapin, 1979), yaitu sistem aktivitas kota, sistem pengembangan lahan dan sistem lingkungan. Klasifikasi penggunaan lahan perkotaan yang ditetapkan Badan Pertanahan Nasional (BPN) meliputi lahan permukiman, lahan perusahaan, lahan industri, lahan jasa dan lahan kosong. Menurut Lean dan Goodall (1977), komponen penggunaan lahan dapat diklasifikasikan dalam penggunaan lahan yang menguntungkan (*profit uses of land*) dan yang tidak menguntungkan (*non profit uses of land*).

Aktivitas perdagangan dan jasa merupakan salah satu aktivitas komersial yang cukup berpengaruh terhadap perkembangan wilayah dan kota. Keberadaan aktivitas ini sangat penting bagi terpenuhinya kebutuhan penduduk karena tidak semua kebutuhan dapat dipenuhi sendiri. Aktivitas perdagangan dan jasa berfungsi sebagai tempat pemenuhan kebutuhan secara masal. Dari berbagai jenis aktivitas perdagangan dan jasa yang tumbuh dan berkembang, Chapin membedakan aktivitas-aktivitas tersebut ke dalam aktivitas perdagangan dan aktivitas jasa tersendiri.

TABEL II.1
JENIS AKTIVITAS PERDAGANGAN DAN JASA

Aktivitas Perdagangan	Aktivitas Jasa
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pertokoan ▪ Dealer mobil/motor 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perkantoran swasta ▪ Keuangan ▪ Asuransi ▪ Jasa perbaikan kendaraan ▪ Hotel ▪ Restoran ▪ Pengacara, dokter, dll

	▪ Jasa pelayanan lain (salon, dsb)
--	------------------------------------

Sumber: Chapin, 1997

Aktivitas perdagangan dan jasa sebagai bagian dari aktivitas komersial mempunyai beberapa ciri lokasi dalam lingkup regional. Struktur aktivitas komersial yang berorientasi pada lingkup regional tersebut terbagi menjadi 3 (tiga) kategori, yaitu (Chapin, 1997):

1. Pusat kota (CBD);
2. Pusat komersial wilayah satelit;
3. Daerah komersial di sepanjang jalan utama kota, ada 2 macam yaitu :
 - Daerah komersial yang menyediakan barang dan pelayanan pada penduduk metropolis yang sedang bepergian seperti motel, restoran, terminal, dan sebagainya;
 - Pengelompokan pedagang eceran seperti toko dan pelayanan kendaraan.

2.2 Pertokoan dan Pasar Sebagai Salah Satu Properti Komersial

Dalam Laporan Studio MPWK, 2005 disebutkan bahwa properti melibatkan 3 (tiga) unsur penting yang saling terkait yaitu *human* (manusia sebagai pelaku), *use* (fungsi terkait penggunaan) dan *site* (lokasi, tempat). Kata kunci yang paling sesuai dengan properti adalah *site looking for use* dan *use looking site*. Arti kata properti adalah alat untuk mencari keuntungan sehingga dengan melakukan investasi properti, diharapkan akan diperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya. Namun demikian, tidak semua properti menitikberatkan pada pencapaian keuntungan yang sebesar-besarnya, karena properti dapat dibagi menjadi 2 bagian, yaitu:

- Properti yang bersifat komersial seperti gedung perkantoran, pertokoan, mal, bioskop, restoran, apartemen dan lain-lain;

- Properti yang bersifat non komersial seperti bandar udara, terminal, stasiun, halte, jalan dan lain-lain.

Keputusan untuk membeli properti secara sederhana dapat dikatakan sebagai kegiatan investasi properti (Tabloid Properti, 2004). Untuk membuat pengertian investasi properti menjadi sederhana, maka tidak lepas dari pengertian umum investasi dimana motif yang menggerakkan kegiatan investasi lazimnya dimotivasi oleh harapan akan adanya keuntungan di masa mendatang.

Whipple (1995) menyebutkan bahwa terdapat 3 (tiga) karakteristik properti, yaitu karakteristik fisik, karakteristik institusional dan karakteristik ekonomi. Karakteristik fisik terwakili oleh adanya potongan tanah dimana properti tersebut berada, meliputi bentuk, ukuran dan topografinya. Karakteristik institusional merupakan hal yang melekat dengan properti karena adanya mekanisme dan administrasi hukum yang mengatur jual/beli asset properti. Karakteristik ekonomi merupakan representasi dari sifat properti yang *immobility* sehingga membawa konsekuensi luas/volume tanah yang tetap, lokasi yang pasti serta tidak akan ditemui adanya 2 lokasi yang sama/identik.

Lebih lanjut Whipple (1995) menyatakan bahwa produktifitas suatu properti ditentukan oleh 5 (lima) karakteristik, antara lain karakteristik fisik, karakteristik legal, karakteristik lokasi, karakteristik psikologi dan karakteristik lingkungan. Karakteristik fisik terkait dengan lokasi, pengembangan bangunan dan pengembangan non bangunan. Karakteristik legal terkait dengan mekanisme dan administrasi hukum serta faktor politik. Karakteristik lokasional memiliki keterkaitan

dengan titik akses, fasilitas pergerakan dan hubungan keruangan. Karakteristik psikologi merupakan salah satu indikator produktifitas properti karena terkait dengan *image* masyarakat terkait dengan gengsi (prestisius), polusi, kemacetan lalu lintas, kualitas visual, persepsi dan sejarah.

Hal yang sangat mendasar dalam kaitannya dengan investasi properti adalah ciri-ciri khusus properti sebagai berikut (Laporan Studio MPWK, 2005):

- *Fixed location*

Properti tidak mudah untuk dipindahkan sehingga tertutup kemungkinan untuk memindahkan suatu properti yang berada di lokasi kurang strategis ke lokasi yang lebih baik.

- *Relatively indivisible*

Properti diperjualbelikan sebagai suatu kesatuan utuh, yang tidak terbagi-bagi.

- Perlunya pengembangan

Agar suatu properti menjadi lebih produktif, maka diperlukan langkah-langkah untuk mengembangkannya dengan optimal.

- Kebutuhan akan keahlian khusus

Untuk menjalankan suatu bisnis properti, diperlukan dukungan dari pihak-pihak yang memiliki keahlian khusus di bidang properti.

- *Heterogeneity*

Tidak ada suatu properti yang identik karena satu properti hanya akan menempati suatu lokasi.

- *No formal market*

Tidak ada pasar formal bagi jual beli properti. Hal ini terkait dengan frekuensi perdagangan properti yang tidak terlalu sering.

- *Iliquity*

Suatu properti tidak dapat dikonversikan ke dalam uang *cash* dalam waktu yang singkat.

- *Durability*

Suatu properti memiliki sifat yang tahan lama dan dapat dimanfaatkan dalam waktu yang lama pula.

- *Legal complexity*

Suatu properti selalu berkaitan dengan aspek legalitas dan peraturan.

2.3 Nilai Horizontal Ruang Perkotaan

Ruang merupakan tempat berpijaknya manusia dalam melaksanakan aktivitas keseharian. Dalam kaitannya dengan properti, akan disampaikan teori nilai horizontal ruang perkotaan.

Nilai ruang perkotaan yang merujuk kepada sewa lahan (*land rent*) dibahas oleh David Ricardo (1821) yang berdasarkan kepada konsep kesuburan tanah (*fertility of land*). Teori *Land Value, Rent and Cost* (Richard Hurd, 1903), *Land Rent* (Robert Haig, 1926) dan *Bid Rent* (Ratcliff, 1949) menyatakan bahwa pusat kota merupakan suatu tempat yang memiliki aksesibilitas tertinggi sehingga memiliki *value* tertinggi, dan dari lokasi inilah *centrality value* akan menurun secara teratur sampai ke pinggiran kota (*urban peripheries*).

Von Thunen memulai analisis hubungan antara lokasi dan penggunaan lahan, yang didasarkan kepada konsep sewa ekonomi (*economic rent*) dan sewa lokasi (*location rent*) dengan mengemukakan 4 asumsi, yakni:

- *One central/CBD*

Daerah hanya memiliki satu pusat dan semua bidang pekerjaan serta semua kegiatan jual beli hanya dilakukan di CBD.

- *Flat/features less plain*

Kota berada pada suatu daerah yang datar dan semua *site* di dalam kota memiliki derajat kemiringan yang sama.

- *Transportation cost are liniarly related to distance*

Semakin jauh jarak suatu lokasi dengan CBD, maka biaya transportnya akan meningkat pula. CBD dianggap sebagai daerah yang memiliki derajat keterjangkauan paling tinggi dan semakin ke arah pinggiran, tingkat aksesibilitasnya akan semakin rendah.

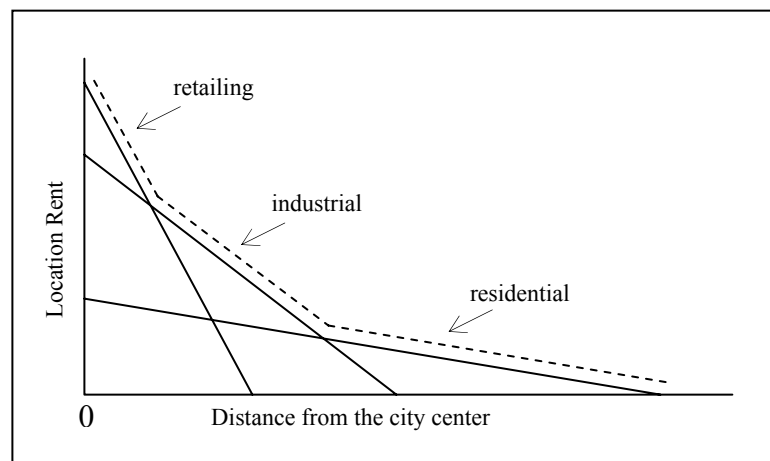
- *Highes bidder*

Setiap jengkal tanah akan dijual kepada pembeli dengan penawaran paling tinggi sehingga *free market competition* berjalan dengan sempurna.

Berdasarkan asumsi Von Thunen tersebut, dapat disimpulkan bahwa setiap lokasi lahan akan dijual kepada penawar tertinggi. *The best use of land* merupakan fungsi yang mampu memperoleh keuntungan terbesar dari lokasi yang bersangkutan sehingga kurva *bid rent* yang berkaitan dengan pola penggunaan lahan kota ada 3 jenis, yaitu *retailing*, *industrial* dan *residential*.

Retailing memiliki kurva *bid rent* yang paling curam karena merupakan daerah pemusatan konsumen yang membutuhkan aksesibilitas tinggi. Keterkaitan antara *bid rent curve*, *land use* dan *land value* dipaparkan oleh Yunus, 2002 sebagai berikut:

- *Bid rent curve* dapat dibuat untuk semua jenis penggunaan lahan;
- Keseimbangan sewa untuk setiap lokasi ditentukan oleh penawar tertinggi;
- Karena penggunaan lahan ditentukan oleh penawar tertinggi, maka *steeper bid rent curve* akan menguasai lokasi-lokasi sentral;
- Melalui persaingan yang ketat dalam penawaran terhadap suatu lokasi oleh pengguna lahan, maka penggunaan lahan akan menentukan nilai lahan;
- Nilai lahan akan menentukan penggunaan lahan karena penggunaan lahan ditentukan oleh kemampuan membayar sewa lahan.

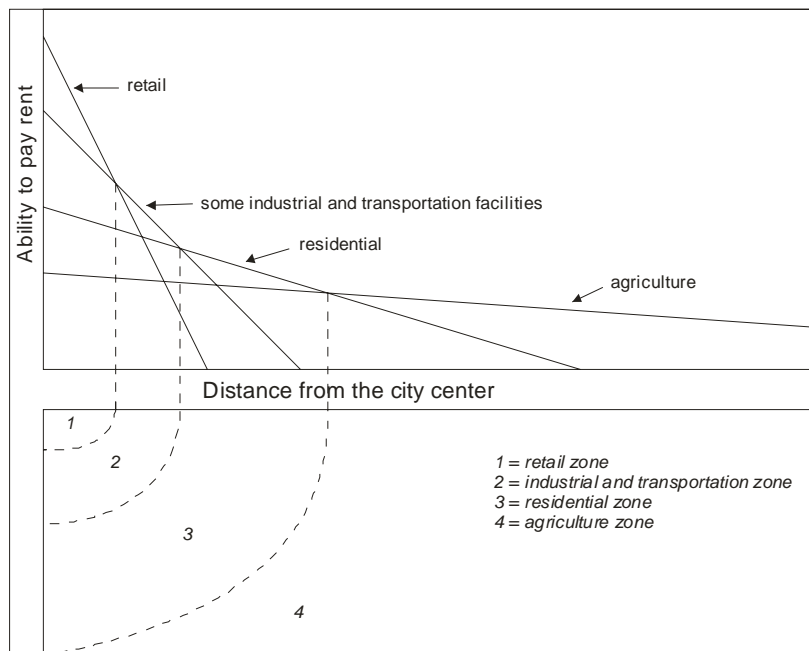


Sumber : Yunus, 2002, *Struktur Tata Ruang Kota*

GAMBAR 2.1

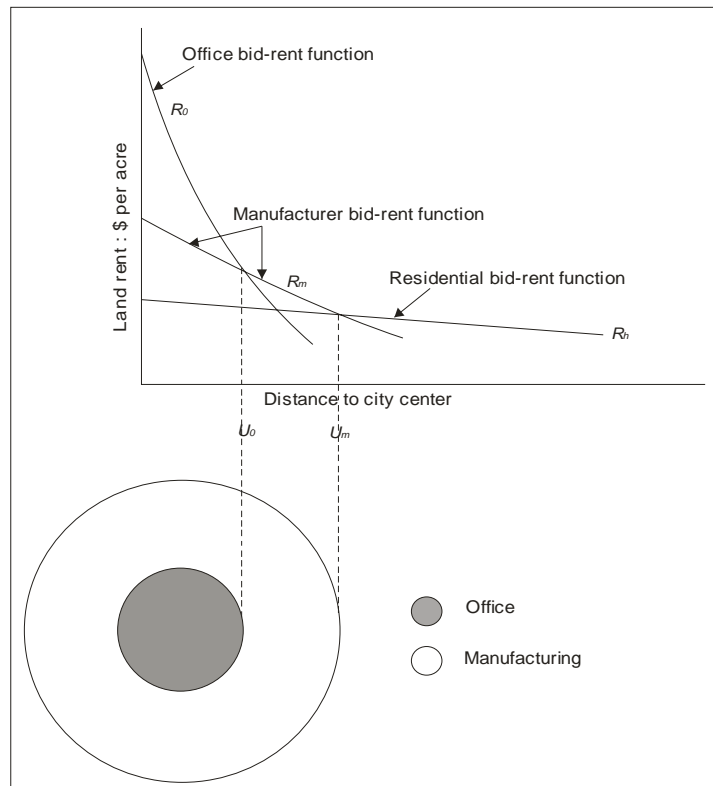
HUBUNGAN ANTARA “LAND VALUE” DENGAN JARAK KE PUSAT KOTA

Ratcliff dalam Yunus, 2002, menyebutkan model keruangan yang dikenal dengan *the concentric zonal model* dengan urutan: 1) *retailing functions*; 2) *industrial and transportation facilities*; 3) *residential zone*; dan 4) *agriculture zone* sesuai dengan gambar berikut:



Sumber : Yunus, 2002, Struktur Tata Ruang Kota

GAMBAR 2.2
MODEL “BID-RENT” AND URBAN LAND USE



Sumber : Sullivan, 1990, Urban Economic

Zona : **GAMBAR 2.3** **FUNGSI *BID-RENT* DAN *LAND USE* DI CBD** ibutuhkan derajat

aksesibilitas paling besar agar mendatangkan keuntungan maksimal. Derajat aksesibilitas yang tinggi bertujuan untuk menarik konsumen dalam rangka pencapaian keuntungan yang sebesar-besarnya. Hal inilah yang menjadikan alasan mengapa fungsi *retailing* bersedia membayar sewa lahan yang tinggi. Kegiatan *retailing* pada zona ini dapat dibedakan menjadi 2 jenis kegiatan yaitu (Lichfield, 1980), yaitu:

- High-quick turnovergoods
- Tipe ini terdiri toko-toko yang menjual barang dagangan yang mempunyai frekuensi penjualan tinggi dan perputaran barang dan jasa yang cepat seperti toko pakaian dan sejenisnya.

- Irregular lower turnover goods

Tipe ini terdiri dari toko-toko yang menjual barang dagangan dengan frekuensi penjualan lebih rendah dan perputarannya agak lama seperti toko perhiasan (emas).

Zona 2 ditempati oleh kegiatan dengan fungsi industri yang juga membutuhkan lokasi sentral, tetapi karena kalah bersaing dengan kegiatan retail, maka lokasinya sedikit bergeser keluar. Zona ini dipergunakan untuk kegiatan pergudangan dan perkantoran yang tidak membutuhkan derajat aksesibilitas yang terlalu tinggi. Derajat aksesibilitas yang tidak terlalu tinggi tersebut dapat dipergunakan sebagai lokasi yang cukup optimal untuk kegiatan perkantoran, jasa keuangan dan jasa lainnya yang membutuhkan *face to face contact* dalam melaksanakan kegiatannya dan juga untuk menjaga prestise.

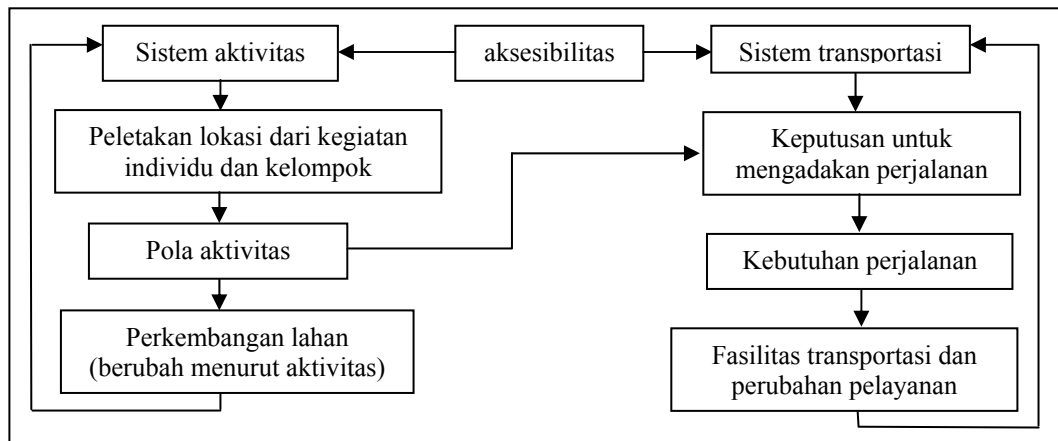
Zona 3 dipergunakan untuk kepentingan permukiman yang menempati daerah perkotaan pada areal paling luar dan paling luas. Pada daerah ini terjadi gejala pertukaran dalam artian ekonomi, yaitu antara *land cost* dengan *density* dan antara *transportation cost* dengan *density*. Untuk zona yang lokasinya lebih dekat dengan pusat kota akan memiliki nilai lahan dan kepadatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan daerah yang lokasinya lebih jauh dari pusat kota.

2.4 Sistem Transportasi Kota dan Interaksinya dengan Tata Guna Lahan

Secara umum, sistem dapat diartikan sebagai suatu kesatuan, suatu unit, suatu integritas bersifat komprehensif yang terdiri dari elemen-elemen, unsur-unsur atau komponen-komponen yang saling berinteraksi, saling

mendukung dan bekerjasama sehingga menimbulkan adanya integritas. Transportasi diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu, baik berupa orang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi tujuan untuk keperluan tertentu, dengan menggunakan alat tertentu pula.

Dari beberapa pengertian tersebut, maka sistem transportasi kota dapat diartikan sebagai suatu kesatuan elemen-elemen, komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerjasama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan. Sistem transportasi makro terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan yang diatur oleh sistem kelembagaan (Tamin, 1997).



Sumber: Tamin, 1997

GAMBAR 2.4
INTERAKSI TATA GUNA LAHAN DAN TRANSPORTASI

Transportasi merupakan sarana perantara untuk memudahkan manusia mencapai tujuan akhir yang sebenarnya, seperti pergi ke mal, kantor, sekolah dan lain-lain. Oleh sebab itu, kebutuhan transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya tuntutan hidup manusia (Miro, 1997). Tuntutan pemenuhan kebutuhan hidup tertuang dalam berbagai aktivitas yang dilakukan oleh penduduk seperti bekerja, sekolah, berbelanja, yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, sekolah, pertokoan dan lain-lain). Potongan lahan ini biasanya disebut tata guna lahan. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan antar tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem transportasi (misalnya berjalan kaki atau naik angkutan umum). Hal ini mengakibatkan perjalanan arus manusia, kendaraan dan barang (Tamin, 1997).

Hubungan antara penggunaan lahan dan transportasi tidak dapat dipisahkan. Transportasi dan tata guna lahan sangat erat kaitannya sehingga biasanya dianggap membentuk suatu *land use system*. Agar tata guna lahan terwujud dengan baik, maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik pula. Transportasi yang tidak melayani tata guna lahan akan menjadi sia-sia dan tidak bermanfaat.

Hal ini menunjukkan bahwa tata guna lahan harus didukung oleh pelayanan transportasi yang baik. Tata guna lahan memiliki skala yang lebih luas dari transportasi sehingga harus direncanakan dengan memperhitungkan dukungan pelayanan transportasi.

2.5 Analisis Dampak Lalu Lintas

Menurut Stover dan Koepe, 1998, analisis dampak lalu lintas atau *traffic impact analysis* adalah studi yang mempelajari secara khusus tentang dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu bangunan yang mempengaruhi sistem transportasi. Dampak lalu lintas yang ditimbulkan tergantung dari ukuran dan jenis bangunannya.

Menurut Abubakar, 1997, analisis dampak lalu lintas merupakan suatu alat yang dapat dipergunakan untuk mengantisipasi dampak dari pembangunan tata guna lahan dan identifikasi tujuan peningkatan sistem transportasi untuk menanggulangi kemacetan, pemeliharaan, peningkatan keamanan dan menyediakan akses ke suatu kawasan serta meminimumkan dampak yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan kawasan. Beberapa tata guna lahan yang dapat mempengaruhi lalu lintas sekitarnya adalah perkantoran, pertokoan, rumah sakit, perumahan/apartemen, hotel, swalayan, pasar tradisional, universitas, tempat rekreasi, bioskop, tempat pertunjukan, stadion olah raga, industri dan perdagangan.

Salah satu pemecahan permasalahan lalu lintas, yang disebabkan oleh dampak lalu lintas pembangunan/pengembangan guna lahan tertentu adalah dengan menerapkan manajemen lalu lintas. Secara umum manajemen lalu lintas memiliki tujuan sebagai berikut:

- Mendapatkan tingkat efisiensi dari pergerakan lalu lintas secara menyeluruh dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi, dengan mempertimbangkan permintaan dengan sarana penunjang yang tersedia;

- Meningkatkan tingkat keselamatan dari pengguna yang dapat diterima oleh semua pihak dan memperbaiki tingkat keselamatan tersebut sebaik mungkin;
- Melindungi dan memperbaiki kondisi lingkungan dimana arus lalu lintas tersebut berada.

Strategi dan teknik yang diterapkan dalam manajemen lalu lintas antara lain: manajemen kapasitas, manajemen prioritas, manajemen permintaan, sistem satu arah, lajur pasang surut, pengaturan kecepatan dan pembatasan lalu lintas.

2.6 Fasilitas Pejalan Kaki

Abubakar (1996) menyebutkan bahwa pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Oleh karena itu, kebutuhan pejalan kaki merupakan suatu bagian yang integral dalam sistem transportasi jalan. Para pejalan kaki berada dalam posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, sehingga secara tidak langsung mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan manajemen lalu lintas adalah berusaha memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor tanpa menimbulkan gangguan yang besar terhadap aksesibilitas.

Menurut Abubakar (1996), fasilitas pejalan kaki dibutuhkan pada: 1) daerah perkotaan secara umum yang jumlah penduduknya tinggi; 2) jalan-jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap; 3) daerah-daerah yang memiliki aktivitas secara terus menerus seperti jalan di pasar dan pertokoan; 4) lokasi-lokasi yang memiliki kebutuhan/permintaan tinggi dengan periode pendek, seperti stasiun KA,

terminal bus, sekolah, rumah sakit dan lapangan olahraga; 5) lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari-hari tertentu, misalnya lapangan olahraga, masjid, dan lain-lain.

Jenis fasilitas pejalan kaki antara lain adalah trotoar, zebra cross, jembatan penyeberangan dan terowongan penyesuaian. Dalam merencanakan fasilitas pejalan kaki, yang harus diperhatikan adalah bersifat menerus, aman, nyaman dan mudah & jelas. Faktor-faktor yang dipertimbangkan untuk penyediaan fasilitas pejalan kaki adalah besarnya arus pejalan kaki, besar arus kendaraan dan tingkat kecelakaan yang terjadi.

Pejalan kaki tidak mandiri merupakan salah satu jenis pejalan kaki yang memerlukan perlindungan dari arus kendaraan. Termasuk dalam kategori pejalan kaki yang tidak mandiri ini adalah golongan lanjut usia, orang cacat dan anak kecil/anak sekolah dasar.

2.7 Fasilitas Angkutan Umum

Menurut Abubakar, 1996, fasilitas angkutan umum terdiri dari terminal, halte, tempat pemberhentian bus dan *bus bay* (teluk bus)³. Fasilitas angkutan umum yang baik akan memberikan dampak positif bagi performa angkutan umum. Masyarakat selaku penumpang akan tertarik menggunakan angkutan umum jika terdapat fasilitas yang nyaman, sehingga dapat dikatakan bahwa fasilitas angkutan umum diperlukan oleh operator angkutan umum dan

penumpang. Adapun tujuan dari penyediaan fasilitas angkutan umum adalah sebagai berikut:

- Menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas;
- Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan umum;
- Memberikan jaminan kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang;
- Memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum.

Persyaratan umum fasilitas angkutan umum adalah: 1) berada di sepanjang rute angkutan umum; 2) terletak pada jalur pejalan kaki dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki; 3) diarahkan dekat dengan pusat kegiatan dan permukiman; 4) dilengkapi dengan rambu petunjuk; dan 5) tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas (Abubakar, 1996). Hal ini harus dipenuhi agar keberadaan fasilitas angkutan umum benar-benar memberikan manfaat bagi peningkatan pelayanan angkutan umum dan tidak menimbulkan permasalahan lalu lintas berupa penurunan kapasitas jalan.

2.8 Sistem Perparkiran

~~Kelas (1070) menentukan bahwa bus stop yang publik bisa terbagi atas 2 (dua)~~
³Bus bay (teluk bus) adalah bagian perkerasan jalan tertentu yang diperlebar dan diperuntukkan sebagai tempat perhentian kendaraan penumpang umum namis

dan bersifat linier serta berorientasi kepada asal dan tujuan. Jalan yang ideal harus membentuk sebuah unit terlingkup yang lengkap, semakin banyak impresi orang tercakup di dalamnya, semakin sempurna pula jalan tersebut. Salah satu unit terlingkup yang dapat meningkatkan impresi dalam jalan adalah tempat parkir.

Menurut Abubakar, 1996, parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Menurut Chiara, 1975, ruang parkir secara garis besar dapat dibagi ke dalam 2 (dua) kelompok yaitu parkir tepi jalan (*on street parking*) dan parkir di luar jalan (*off street parking*). Parkir tepi jalan adalah ruang parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan, baik dengan melebarkan badan jalan maupun tidak. Parkir tepi jalan memberikan keuntungan kepada pengguna jalan karena jarak dengan tempat yang dituju dekat, namun memberikan kerugian berupa pengurangan kapasitas arus sirkulasi. Parkir di tepi jalan kebanyakan ditemukan di daerah permukiman maupun kawasan perdagangan yang padat karena tidak tersedianya lahan yang cukup untuk menampung kendaraan parkir pengguna yang banyak.

Jenis parkir di luar jalan adalah penempatan parkir pada suatu daerah tertentu di luar badan jalan, termasuk di pelataran parkir khusus dan gedung parkir. Parkir di luar badan jalan hanya ditemui di kota-kota besar seperti di Jakarta, Bandung, Surabaya, Semarang dan berbagai kota lainnya.

Beberapa kombinasi pengendalian parkir sebagai instrumen pengendalian lalu lintas adalah sebagai berikut:

- Kebijakan tarif parkir, diterapkan untuk beberapa tujuan, antara lain untuk memaksimalkan retribusi parkir maupun untuk mengurangi kegiatan parkir suatu daerah dalam kaitannya dengan pembatasan lalu lintas kendaraan pribadi;
- Pembatasan ruang parkir kendaraan, terutama dimaksudkan untuk mengendalikan arus lalu lintas pribadi ke suatu daerah tertentu atau untuk

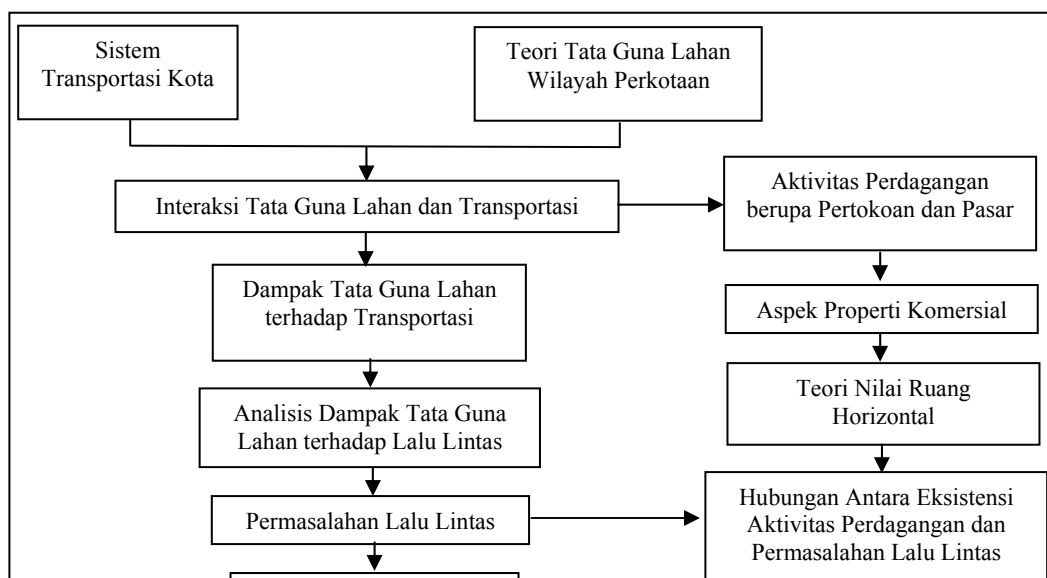
membebaskan suatu koridor tertentu dari kendaraan yang diparkir di pinggir jalan karena alasan kelancaran lalu lintas;

- Pembatasan waktu parkir pada suatu koridor tertentu karena alasan kelancaran lalu lintas, karena parkir di pinggir jalan dapat mengurangi kapasitas jalan. Misalnya pada suatu koridor pada jam sibuk pagi harus bebas parkir karena untuk memperlancar arus lalu lintas.

2.9 Kerangka Teoritis dan Variabel Penelitian

Kerangka teoritis yang mendasari penelitian ini adalah sebagai berikut:

Aktivitas perkotaan ditentukan oleh sistem tata guna lahan, sedangkan transportasi merupakan kebutuhan turunan yang terjadi karena adanya perbedaan tata guna lahan. Pertokoan dan pasar sebagai komponen utama dari aktivitas perdagangan merupakan jenis properti komersial yang bermotif perolehan keuntungan yang sebesar-besarnya. Adanya motif tersebut membuat properti komersial pertokoan dan pasar harus terletak pada CBD perkotaan sehingga memperoleh derajat aksesibilitas yang tinggi. Adanya aktivitas perdagangan pada CBD menimbulkan dampak lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara eksistensi aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas.



GAMBAR 2.5:
KERANGKA TEORITIS
“HUBUNGAN ANTARA EKISTENSI AKTIVITAS PERDAGANGAN DAN
PERMASALAHAN LALU LINTAS
JALAN JENDERAL SUDIRMAN AMBARAWA

Berdasarkan teori-teori terkait dengan sasaran penelitian, dapat diidentifikasi Variabel Penelitian dalam tabel II.2 dibawah ini :

TABEL II.2
VARIABEL PENELITIAN

No.	Sasaran	Variabel	Data/Jenis Informasi	Sumber
1.	Identifikasi Pola Tata Guna Lahan Yang Dihubungkan Oleh Prasarana Transportasi Jalan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta ▪ Klasifikasi Jalan Berdasarkan Pembinaan ▪ Sektor Unggulan Kecamatan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta Administrasi ▪ Peta Jaringan Jalan ▪ PDRB Kabupaten Semarang Th. 2006 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinas Pekerjaan Umum Kab. Semarang ▪ Bappeda Kab.

				Semarang.
2.	Identifikasi Pengaruh Kawasan Perdagangan Jalan Jenderal Sudirman terhadap Wilayah Sekitar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta ▪ Pembebanan lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta Administrasi ▪ Peta Jaringan Jalan ▪ Data Lalu Lintas Harian Kabupaten Semarang, 2006 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinas Perhubungan Kab. Semarang ▪ Survei dan Penyebaran Questioner
3.	Identifikasi Kondisi Lalu Lintas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Karakteristik Lalu Lintas ▪ Sistem Perparkiran ▪ Fasilitas Angkutan Umum ▪ Fasilitas Pejalan Kaki 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ VC Ratio ▪ Parkir <i>On Street</i> dan <i>Off Street</i>. ▪ Teluk Bus dan terminal. ▪ Trotoar dan fasilitas penyeberangan. 	Survei lalu lintas.
4.	Identifikasi Perkembangan Aktivitas Perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Karakteristik Properti ▪ Nilai Ruang Perkotaan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemanfaatan Lahan ▪ Harga Lahan/m² ▪ Sewa Los/Toko 	Wawancara

Sumber : Hasil Analisis, 2007

BAB III

KAWASAN PERDAGANGAN

JALAN JENDERAL SUDIRMAN AMBARAWA DAN KETERKAITAN SPASIAL DENGAN DAERAH SEKITARNYA

Gambaran umum Kota Ambarawa merupakan penggambaran posisi dan kedudukan Ambarawa sebagai wilayah yang mempengaruhi wilayah sekitarnya dalam lingkup wilayah Kabupaten Semarang:

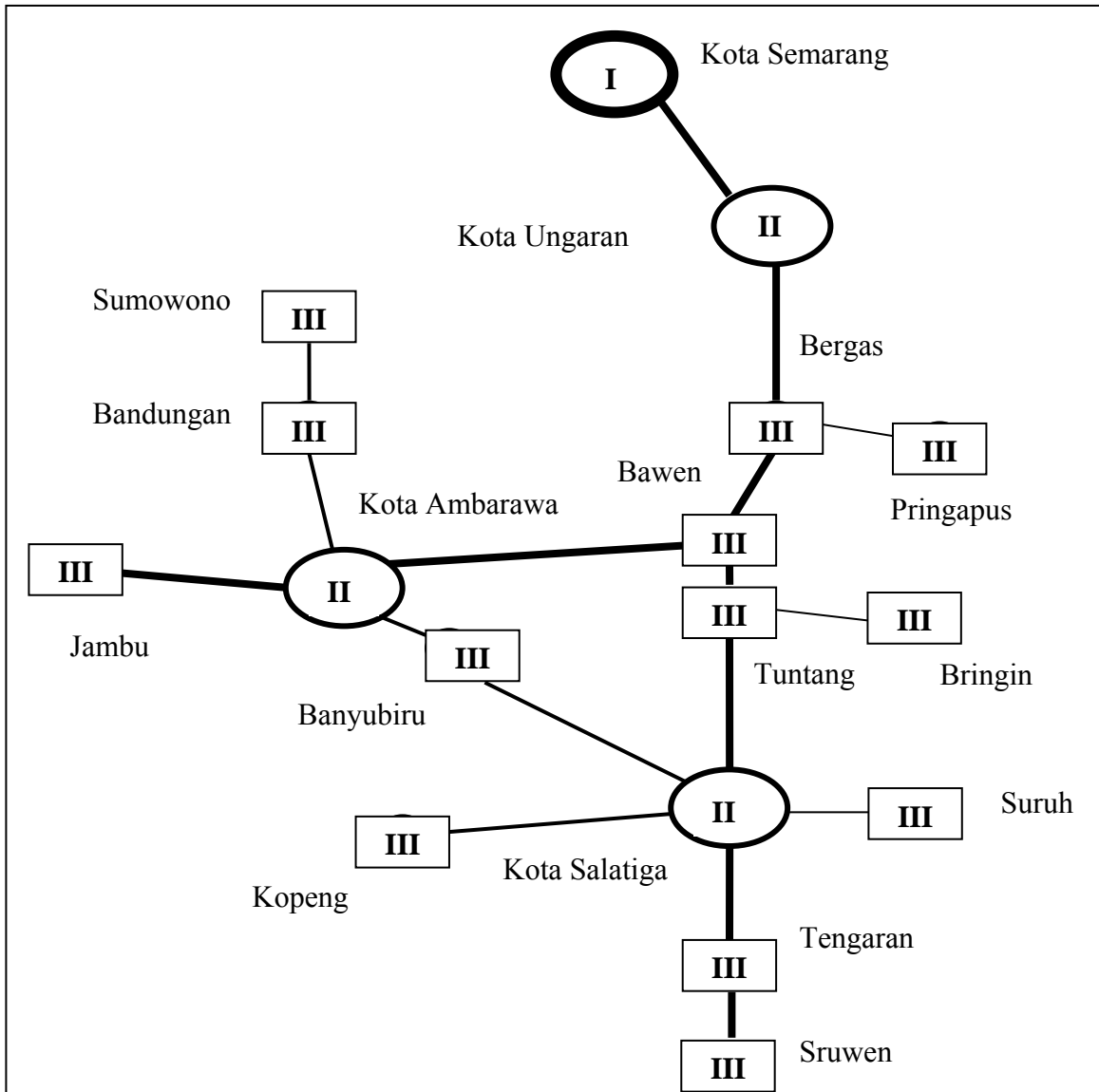
3.1 Rencana Struktur Tata Ruang Wilayah Kabupaten Semarang

Kegiatan utama yang membentuk struktur tata ruang wilayah Kabupaten Semarang, serta secara spasial dan fungsional berkaitan satu dengan lainnya adalah:

- 1) pusat administrasi pemerintahan di Ungaran;
- 2) pusat kegiatan perdagangan, sosial dan budaya di Ungaran, Ambarawa dan Salatiga;
- 3) jalur transportasi regional yaitu jalur Semarang-Ungaran-Bergas-Bawen-Tuntang-Salatiga-Tengaran-Boyolali-Solo dan jalur Semarang-Ungaran-Bergas-Bawen-Ambarawa-Jambu-Magelang-Yogyakarta;
- 4) industri pada kawasan sekitar jalur Semarang-Ungaran-Bergas-Bawen dan Bergas-Pringapus;
- 5) pariwisata alam dan budaya di Ungaran, Ambarawa, Bandungan, Jimbaran, Banyubiru, Tuntang dan Kopeng;
- 6) perkebunan dan agribisnis di Tuntang, Bringin, Bawen, Ungaran, Bergas, Pringapus, Sumowono dan Jambu; dan
- 7) pertanian sawah di Suruh, Susukan, Pabelan dan sekitar Rawa Pening.

Kota-kota utama Kabupaten Semarang adalah Ungaran dan Ambarawa, sedangkan dalam kerjasama regional Kedungsepur, Kabupaten Semarang dipengaruhi oleh aktivitas perkotaan di Kota Semarang dan Kota Salatiga. Kedudukan Kota

Ambarawa sebagai pusat pelayanan di Kabupaten Semarang adalah sebagaimana terlihat pada gambar berikut:



Sumber: Bappeda. Kabupaten Semarang, 2006

Keterangan:



● : Kota hierarki I
○ : Kota hierarki II
□ : Kota hierarki III

— : Jalan nasional
— : Jalan provinsi
— : Jalan kabupaten

GAMBAR 3.1
RENCANA HIERARKI KOTA SEBAGAI PUSAT PELAYANAN
DI KABUPATEN SEMARANG 2006-2015

Sistem perkotaan digunakan untuk mengarahkan pengembangan wilayah di Kabupaten Semarang melalui pembagian wilayah pembangunan (WP). Pembagian WP dalam rangka pengembangan wilayah ini adalah (lihat Gambar 3.2):

- WP I: daerah Ungaran dan sekitarnya
- WP II: daerah Ambarawa dan sekitarnya

Kota pusat pengembangan dan pelayanan adalah kota Ambarawa dan WP ini terdiri dari 2 SWP, yaitu:

SWP I, yaitu meliputi wilayah Kecamatan Bawen, Ambarawa dan Banyubiru.

Kota pusat pelayanan adalah kota Ambarawa, Bawen, Banyubiru, Bandungan dan Jimbaran. Penanganan kawasan perkotaan diarahkan pada kota Ambarawa, Bawen dan Bandungan.

SWP II, yaitu meliputi wilayah Kecamatan Jambu dan Sumowono.

- WP III dengan lingkup daerah Salatiga dan sekitarnya.

3.2 Gambaran Tata Guna Lahan serta Sarana & Prasarana Transportasi Kota Ambarawa

Untuk mengetahui gambaran detail Kota Ambarawa, maka dapat dipaparkan konstelasi mikro Kota Ambarawa sebagai berikut:

3.2.1 Sistem Tata Guna Lahan Kota Ambarawa

Kota Ambarawa memiliki jumlah penduduk sebesar 87.001 jiwa , dengan luas wilayah 5.621,5 ha. Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sebagai pusat kota Ambarawa memiliki tata guna lahannya didominasi oleh karakteristik perkotaan

seperti pendidikan, perkantoran, perdagangan dan jasa (lihat Gambar 3.3). Tata guna lahan perkotaan tersebut akan membawa dampak kepada tingginya perjalanan di pagi, siang dan sore hari. Dengan kata lain, di pagi hari kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa akan menarik perjalanan dari daerah sekitar, sebaliknya di siang dan sore hari kota akan membangkitkan perjalanan.

Komposisi fungsi kawasan Ambarawa adalah sebagai berikut:

TABEL III.1
FUNGSI KAWASAN KECAMATAN AMBARAWA

No.	Fungsi Kawasan	Luas (Ha)	%
1.	Perumahan individu	529.2	45.42
2.	Perumahan developer	141.2	12.12
3.	Perdagangan	58.1	4.99
4.	Perkantoran	8.4	0.72
5.	Fasilitas	24.1	2.07
6.	Industri	26.7	2.29
7.	Jasa pariwisata	31.0	2.66
8.	Fungsi lindung	77.7	6.67
9.	Open space	7.1	0.61
10.	Pertanian	35.44	3.04
11.	Makam	20.3	1.74
12.	Terminal	6.0	0.51
13.	Obyek wisata	56.0	4.81
14.	Militer	25.0	2.15
15.	Pendidikan	17.9	1.54
16.	Lain-lain	100.96	8.67

Sumber: RDTRK Kota Ambarawa, 2006

Jalan Jenderal Sudirman merupakan pusat kota (CBD) Ambarawa, dimana pada ruas jalan tersebut terdapat deretan pertokoan modern dan Pasar Projo sebagai pasar tradisional.

Berbicara mengenai tata guna lahan, tentunya diperlukan pula interaksi antar daerah (interaksi desa-kota). Dalam hubungannya dengan interaksi desa-kota, maka Ambarawa berfungsi sebagai daerah perkotaan, sedangkan daerah perdesaan yang memiliki hubungan dengan Ambarawa antara lain:

- Banyubiru : merupakan daerah perdesaan dengan potensi pada hasil pertanian, perikanan dan memiliki sumber daya air melimpah
- Tuntang : merupakan daerah dengan potensi utama pertanian
- Jambu : merupakan daerah dengan potensi utama pertanian
- Bandungan : merupakan kecamatan baru, yang memiliki potensi pariwisata dan agrobisnis
- Sumowono : merupakan daerah perdesaan dengan potensi pada sektor pertanian.

Selain interaksi desa-kota, Ambarawa juga memiliki hubungan dengan Kecamatan Bawen. Hubungan tersebut diperkuat oleh karakteristik Bawen dan Ambarawa yang merupakan daerah perkotaan, letak yang berdekatan dan kondisi infrastruktur yang memadai. Interaksi dengan berbagai wilayah tersebut semakin mengukuhkan kenyataan bahwa karakteristik perkotaan di Ambarawa yang menonjol adalah sebagai kawasan perdagangan.

3.2.2 Sistem Jaringan Jalan Kota Ambarawa

Seperti Kabupaten Semarang, kota Ambarawa juga dilewati jalan arteri primer Semarang-Magelang-Yogyakarta. Jalan arteri primer tersebut merupakan jalan yang menjadi preferensi pengguna jalan menuju Magelang/Yogyakarta dan

Semarang/Solo, maka dapat dikatakan bahwa sistem jaringan jalan di kota Ambarawa adalah tipe linier. Dalam jaringan jalan linier, beban pada jalan arteri menjadi sangat berat karena akses dari jalan kolektor dan lokal tertuju hanya ke jalan arteri tersebut. Jalan arteri yang melintasi Kota Ambarawa merupakan jalan nasional karena berada di bawah pembinaan pemerintah pusat.

Selain jalan nasional, di Kota Ambarawa terdapat jalan provinsi yang menghubungkan Kota Ambarawa dengan Bandungan/Sumowono dan Kota Ambarawa dengan Banyubiru. Adapun jalan di bawah pembinaan kabupaten menghubungkan Kota Ambarawa dengan Tuntang.

Selain jalan nasional, provinsi dan kabupaten, terdapat beberapa jalan lokal di kota Ambarawa, yang terhubung ke permukiman penduduk.

3.2.3 Sistem Pelayanan Angkutan Umum Kota Ambarawa

Sebagai daerah dengan pusat perdagangan, kota Ambarawa dilewati oleh berbagai jenis angkutan umum. Angkutan umum yang melewati dan/atau memiliki titik keberangkatan dari Ambarawa antara lain (lihat Gambar 3.4):

- Antar Kota Antar Provinsi

Angkutan umum antar kota antar provinsi yang melintasi Kota Ambarawa adalah trayek :Yogyakarta-Magelang-Ambarawa-Semarang (1 trayek).

- Antar Kota Dalam Provinsi

Angkutan umum antar kota dalam provinsi yang melintasi Kota Ambarawa adalah trayek : Wonosobo-Magelang-Ambarawa-Semarang, Wonosobo-

Magelang-Ambarawa-Salatiga-Surakarta dan Ambarawa-Semarang (3 trayek).

- Angkutan Perbatasan

Angkutan perbatasan yang memiliki asal/tujuan perjalanan Kota Ambarawa adalah trayek : Ambarawa-Banyubiru-Salatiga, Ambarawa-Bawen-Salatiga dan Ambarawa-Pingit (3 trayek).

- Angkutan Perdesaan

Angkutan perdesaan yang memiliki asal/tujuan perjalanan Kota Ambarawa adalah trayek : Ambarawa-Ungaran, Banyubiru-Ambarawa-Bawen, Bandungan-Ambarawa-Bawen, Jambu-Ambarawa-Bawen, Sumowono-Ambarawa-Bawen, Pasekan-Ambarawa dan Bringin-Tuntang-Ambarawa (7 trayek).

- Angkutan paratransit

Angkutan paratransit yang memiliki karakteristik *door to door* di Ambarawa adalah ojek dan dokar, dengan pelayanan tidak terjadwal.

Adanya pelayanan angkutan umum yang memadai tersebut (AKAP 1 trayek, AKDP 3 trayek, angkutan perbatasan 3 trayek dan angkutan perdesaan sebanyak 7 trayek serta ditunjang ojek & dokar) membuat pencapaian ke Ambarawa mudah dari berbagai lokasi.

3.3 Kondisi Lalu Lintas pada Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa

Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa memiliki lebar 14 m, dimulai dari simpang Pauline dan berakhir di simpang arah Tambakboyo. Jalan Jenderal Sudirman diatur dengan sistem 2 (dua) arah, masing-masing arah terdiri dari 2 (dua) lajur. Pada segmen antara Simpang Laris sampai Pegadaian, diberikan fasilitas lalu lintas berupa median jalan, sebagian merupakan median permanent berupa *kansteen* berpagar, sisanya median portable berupa rangkaian besi galvanis. Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki, berupa trotoar dan jembatan penyeberangan orang. Trotoar di jalan Jend. Sudirman Ambarawa memiliki lebar 1,5 m dan tidak dilengkapi dengan pagar pemisah. Jembatan penyeberangan di jalan Jend. Sudirman Ambarawa memiliki akses ke lantai II Pasar Projo, dengan ketinggian 6 meter dan lebar jalur pejalan kaki 1 m.

Pertokoan yang terdapat di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sebagian besar tidak memiliki lahan parkir *off street*, sehingga masyarakat yang hendak melakukan transaksi jual beli harus memarkir kendaraan di bahu jalan. Hanya sebagian kecil pertokoan yang memiliki kantong-kantong parkir, antara lain Toko Laris, Alfamart, Indomart dan Matahari.

Fasilitas angkutan umum yang terdapat di sepanjang jalan Jenderal Sudirman Ambarawa adalah 1 (satu) buah halte, yang dipergunakan oleh angkutan umum trayek Salatiga-Bawen-Ambarawa untuk menunggu penumpang. Fasilitas angkutan

umum lainnya adalah lahan di seberang Pasar Projo, yang dipergunakan angkutan umum trayek Salatiga-Banyubiru-Ambarawa dan Ambarawa-Pingit bersama-sama dengan angkutan barang. Angkutan perdesaan kapasitas 12 tempat duduk memilih menunggu penumpang di lahan yang seharusnya menjadi kantong parkir di depan Pasar Projo Ambarawa, sedangkan angkutan perdesaan kapasitas 16 (enam belas) tempat duduk menunggu penumpang di bahu jalan..

Sebagai jalan linier dimana terdapat pertokoan modern dan pasar tradisional Pasar Projo, maka arus lalu lintas yang melewati Jalan Jenderal Sudirman cukup tinggi. Studi Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan Kabupaten Semarang 2002 dan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Semarang, menyebutkan bahwa tingginya arus lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman (volume jam sibuk = 2.405 smp/jam, LHR = 30.063 smp dengan $V/C = 0,76$) mengisyaratkan perlunya penanganan serius terhadap segala kegiatan yang berlangsung di sepanjang ruas jalan ini. Di samping sebagai ruas jalan utama kota Ambarawa, Jalan Jenderal Sudirman juga merupakan bagian utama dalam jaringan jalan arteri Kabupaten Semarang, sehingga patut dijadikan dasar bagi ditetapkannya ruas jalan ini sebagai prioritas dalam penanganan masalah lalu lintas di Kabupaten Semarang (lihat Gambar 3.5).

Berdasarkan gambaran tentang kawasan perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dan hubungan spasialnya dengan daerah sekitar di atas, dapat disimpulkan bahwa aktivitas perdagangan Kota Ambarawa yang terpusat di Jalan Jenderal Sudirman disinyalir membawa pengaruh terhadap kinerja lalu lintas. Hal ini disebabkan oleh adanya hubungan antara Kota Ambarawa dengan daerah di sekitarnya yang terwujud dalam pembebanan lalu lintas. Daerah yang memiliki

hubungan dengan Kota Ambarawa antara lain Bawen, Jambu, Banyubiru, Bandungan, Sumowono dan Tuntang, dimana arus lalu lintas daerah tersebut dari maupun ke Kota Ambarawa terkonsentrasi pada Jalan Jenderal Sudirman.

3.4 Gambaran Umum Pasar Projo Ambarawa dan Pertokoan Sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa Sebagai Pusat Kegiatan

Kawasan Pasar Projo terletak pada Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, dengan batas kawasan sebagai berikut:

- Timur : Pertigaan Jalan Dr. Sutomo (Depan SDN Kupang);
- Barat : Pertigaan Jalan Sugiyapranata-Jalan Jenderal Sudirman
- Selatan : Kali Panjang-Persawahan
- Utara : Permukiman

Tapak perencanaan Pasar Projo merupakan node deretan pertokoan sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Pada bagian selatan pasar (Sungai Panjang), kawasan memiliki topografi landai dan menurun. Secara fisik pengembangan kawasan Pasar Projo menggunakan sebagian dari lahan persawahan yang dimiliki oleh desa sebesar 3.000 m².

Pencapaian menuju Pasar Projo Ambarawa melalui Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa yang tepat berada di depan Pasar Projo. Pencapaian utama menuju Pasar Projo merupakan akses yang menyatu dengan fungsi sirkulasi regional dengan kepadatan yang cukup tinggi.

Sirkulasi pada kawasan Pasar Projo dibedakan atas sirkulasi eksternal, internal dan bongkar muat barang. Pada sirkulasi eksternal Pasar Projo, terjadi *cross*

circulation yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas di sekitar pasar. Pada sirkulasi internal Pasar Projo, terdapat 3 sirkulasi utama, yaitu sirkulasi pembeli dengan mobilitas tinggi, sirkulasi barang dan sirkulasi pedagang.

Pasar Projo Ambarawa terbagi menjadi beberapa jenis bangunan, diantaranya adalah:

- Pasar (bangunan induk)
- Kios (sebelah barat pasar)
- Kios dan warung (sebelah timur pasar)
- Los daging (belakang pasar)
- Gudang
- Bangunan pengelola

Bangunan di Pasar Projo Ambarawa dibedakan menjadi kios, los, dasaran/pedagang kaki lima dan bangunan pelengkap (kantor pengelola, kamar mandi/WC, mushola, kantin dan gudang).

Adapun keberadaan pertokoan di Jalan Jenderal Sudirman dimulai sejak Persimpangan Pauline dan berakhir di Persimpangan Pegadaian. Karena lokasi yang berdekatan, keberadaan pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa seolah-olah menjadi suatu kesatuan. Gambar tapak perencanaan pertokoan dan Pasar Projo Ambarawa dapat dilihat pada gambar 3.6.

BAB IV

ANALISIS HUBUNGAN EKSISTENSI AKTIVITAS PERDAGANGAN DAN PERMASALAHAN LALU LINTAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN AMBARAWA

Untuk memperoleh kesimpulan yang merepresentasikan penelitian Hubungan Eksistensi Aktivitas Perdagangan dan Permasalahan Lalu Lintas pada Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, maka dilakukan beberapa analisis, antara lain 1) analisis tata guna lahan yang dihubungkan oleh prasarana transportasi jalan di Kota Ambarawa; 2) analisis pengaruh kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman sebagai *core* dari Kota Ambarawa terhadap wilayah sekitar; 3) analisis lalu lintas kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dan 4) analisis karakteristik properti dan nilai ruang perkotaan sehingga dapat diketahui hubungan antara eksistensi aktivitas perdagangan dan permasalahan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Analisis-analisis yang dilakukan tersebut merupakan suatu upaya untuk mengetahui pengaruh dan interaksi antara aktivitas tata guna lahan dan kinerja lalu lintas di kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

4.1 Analisis Tata Guna Lahan Yang Dihubungkan Oleh Prasarana Transportasi di Kota Ambarawa

Ambarawa merupakan salah satu dari 18 (delapan belas) kecamatan di Kabupaten Semarang. Sesuai dengan karakteristik umum Kabupaten Semarang yang memiliki sektor basis pertanian, industri dan pariwisata, sektor-sektor usaha yang

berkembang di Ambarawa adalah perdagangan, angkutan dan jasa (Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Semarang, 2006).

Prasarana transportasi yang menghubungkan Kota Ambarawa dengan daerah sekitarnya adalah jalan, dan jika dilihat dari wewenang pembinaannya, jalan yang menghubungkan tata guna lahan dari/ke Kota Ambarawa antara lain:

- **Jalan Nasional**

Jalan nasional menghubungkan Kota Ambarawa dengan Bawen dan Jambu. Tata guna lahan yang berkembang di Bawen adalah industri, sedangkan Jambu merupakan daerah pertanian. Hubungan antara Bawen dan Ambarawa diperkuat oleh adanya prasarana transportasi selain jalan yaitu Terminal Bawen yang merupakan terminal terbesar di Kabupaten Semarang. Fungsi Terminal Bawen sebagai pengumpul dan penyebar lalu lintas sangat vital dalam menunjang pergerakan orang dan barang. Terminal Bawen terletak pada persimpangan dengan tiga lengan, dan mengumpulkan arus lalu lintas dari arah Salatiga dan Semarang menuju Magelang melalui Kota Ambarawa. Berdasarkan pada kondisi tersebut, maka arus lalu lintas yang melewati jalan nasional di Kota Ambarawa merupakan lalu lintas regional (antar kota dalam provinsi dan antar kota antar provinsi).

- **Jalan Provinsi**

Prasarana transportasi berupa jalan provinsi menghubungkan Kota Ambarawa dan Banyubiru, Bandungan serta Sumowono. Tata guna lahan yang dominan di Banyubiru adalah pertanian berupa persawahan dan lahan pertanian. Bandungan dan Sumowono adalah daerah dengan tata guna lahan pertanian

yang terpadu dengan pariwisata. Adanya tata guna lahan berupa pertanian dan pariwisata yang berskala regional membuat pergerakan lalu lintas menuju Bandungan dan Sumowono tinggi. Dari arah Salatiga/Solo dan Magelang/Yogyakarta, pergerakan menuju Bandungan dan Sumowono dipastikan melewati Kota Ambarawa. Dalam menghubungkan tata guna lahan pertanian, lalu lintas yang terjadi merupakan lalu lintas lokal, namun dalam menghubungkan daerah pariwisata, lalu lintas di Kota Ambarawa merupakan lalu lintas regional.

- **Jalan Kabupaten**

Daerah yang dihubungkan oleh jalan kabupaten di Kota Ambarawa adalah Tuntang. Tata guna lahan yang berkembang di Tuntang adalah pertanian. Dengan demikian, lalu lintas antara Tuntang dan Ambarawa merupakan lalu lintas lokal.

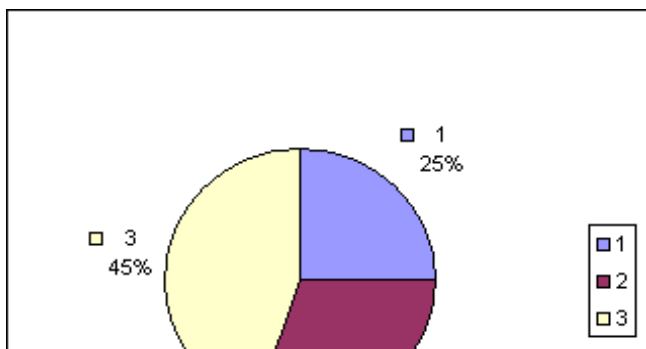
Sebagai kota terbesar kedua di Kabupaten Semarang setelah Kota Ungaran, aktivitas perangkutan di Kota Ambarawa menghubungkan daerah penyangga bahan pertanian seperti Sumowono, Banyubiru, Jambu, Bringin serta Tuntang. Aktivitas perangkutan di Kota Ambarawa juga menghubungkan kawasan industri di Bawen serta pariwisata di Bandungan (lihat Gambar 4.1).

Dengan adanya hubungan transportasi yang lancar antara wilayah produsen pertanian, kawasan industri dan pariwisata tersebut, maka potensi perdagangan di Kota Ambarawa sangat prospektif dengan beragam komoditas, mulai komoditas primer sampai tersier.

Lalu lintas antara Kota Ambarawa dengan Bawen merupakan lalu lintas regional karena Bawen memiliki posisi yang strategis sebagai pengumpul arus lalu lintas dari Salatiga/Solo dan Semarang menuju Magelang/Yogyakarta dan merupakan daerah dengan guna lahan industri. Begitu pula lalu lintas antara Kota Ambarawa dan Bandungan merupakan lalu lintas regional karena aktivitas pariwisata di Bandungan memiliki skala regional. Lalu lintas regional akan melewati satu-satunya jalan nasional di Kota Ambarawa, yaitu Jalan Jenderal Sudirman, sedangkan lalu lintas lokal yang menghubungkan Kota Ambarawa dengan daerah dengan tata guna lahan pertanian merupakan lalu lintas lokal, melewati jalan provinsi dan jalan kabupaten.

Tata guna lahan perdagangan di kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa terdiri pertokoan dan Pasar Projo. Adanya pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa menimbulkan pergerakan orang dan barang di kawasan tersebut sehingga perlu diketahui karakteristik dan pola tata guna lahan perdagangan kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Dilihat dari posisi terhadap ruas jalan dari arah Simpang Pauline, maka jumlah toko di sisi kanan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa mencapai 82 unit dengan luas 2.879 m². Di sisi kiri Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa terdapat pertokoan sebanyak 88 unit dengan luas total 3.468 m². Pasar Projo Ambarawa sendiri menempati lokasi di sisi kanan ruas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, terdiri atas 2 lantai dengan luas bangunan total 5.211 m². Secara lengkap, prosentase luas pertokoan dan Pasar Projo dapat dilihat pada gambar 4.2 sebagai berikut:



Keterangan:

- 1 : Pasar Projo**
- 2 : Pertokoan Sisi Kanan Jalan**
- 3 : Pertokoan Sisi Kiri Jalan**

**GAMBAR 4.2:
PROSENTASE LUAS PERTOKOAN DAN PASAR PROJO**

Menurut Stover dan Koepe (1996) dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu bangunan tergantung dari ukuran dan jenis bangunan. Bangunan dengan luas lantai efektif lebih besar akan menarik perjalanan dalam jumlah yang besar pula. Hal ini dapat dilihat pada tarikan perjalanan yang dihasilkan oleh tata guna lahan perdagangan di sisi kanan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa yang mencapai 231,58 smp/jam. Pertokoan yang terdapat di sisi kiri Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa menarik perjalanan sebesar 144,62 smp/jam sehingga total tarikan perjalanan yang ditimbulkan oleh aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman sebesar 376,2 smp/jam.

Aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan aktivitas perdagangan lokal. Hal ini dapat dilihat dari asal perjalanan pengunjung dari Ambarawa yang memiliki prosentase sebesar 62,84 %. Selain merupakan daerah asal perjalanan, Kota Ambarawa juga merupakan daerah tujuan perjalanan lanjutan. Hal ini dapat dibuktikan dari tujuan perjalanan masyarakat yang tetap melanjutkan

perjalanannya ke Ambarawa setelah melakukan aktivitas perdagangan di kawasan Jalan Jenderal Sudirman dengan proporsi mencapai 82,37 %.

Hal ini didukung oleh keberadaan fasilitas publik yang terdapat di Ambarawa, antara lain fasilitas pendidikan, kesehatan, pemerintahan, serta perdagangan dan jasa itu sendiri. Aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa berlangsung selama 8-12 jam, dimulai pada pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 17.30 WIB.

Jika dilihat berdasarkan pengertian dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Otonomi Daerah, kawasan perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan kawasan perkotaan karena memiliki fungsi sebagai pusat koleksi dan distribusi pelayanan barang dan jasa dalam bentuk sarana dan prasarana pergantian moda transportasi. Chapin, 1997 menyebutkan bahwa aktivitas komersial mempunyai beberapa ciri lokasi, salah satunya adalah berada pada jalan utama kota. Hal inilah yang terjadi di kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Aktivitas pertokoan dan pasar pada jalan nasional tersebut berkembang karena aktivitas perdagangan dan jasa berfungsi sebagai tempat pemenuhan kebutuhan secara masal. Letak pertokoan dan pasar pada jalan nasional (jalan utama) menimbulkan konsekuensi kepada pencapaian dan sirkulasi tata guna lahan perdagangan berupa pertokoan dan pasar di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa akan terkonsentrasi pada ruas jalan tersebut. Hal ini akan berdampak kepada beban berupa arus lalu lintas yang harus ditampung oleh kapasitas jalan. Berdasarkan pengertian dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan jalan arteri di bawah pembinaan pemerintah pusat, yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan

rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Kenyataan (fakta) yang terjadi di lapangan menunjukkan bahwa Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sebagai jalan arteri dipergunakan untuk aktivitas perdagangan skala lokal, termasuk adanya angkutan umum dengan jarak perjalanan yang dekat (angkutan perdesaan) yang melakukan aktivitas pada ruas jalan tersebut.

4.2 Analisis Pengaruh Kawasan Perdagangan Jalan Jenderal Sudirman sebagai *Core* dari Kota Ambarawa Terhadap Wilayah Di Sekitarnya

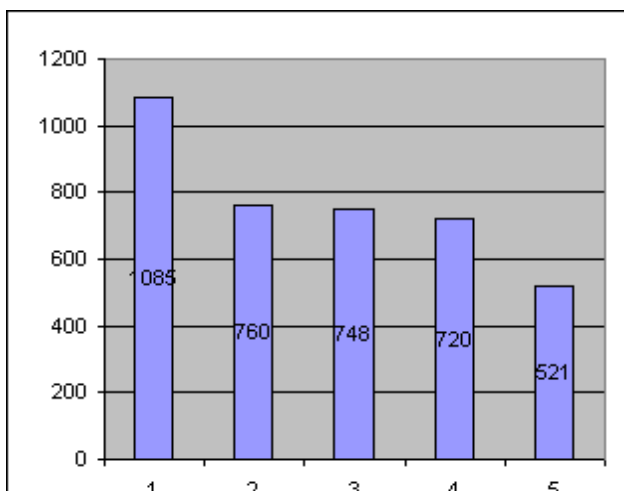
Seperti telah diuraikan pada bagian 4.1 di atas, potensi perdagangan di Kota Ambarawa sangat prospektif karena didukung beragam komoditas, mulai primer sampai tersier. Keberagaman komoditas tersebut tentunya tidak dapat dipenuhi oleh Kota Ambarawa sendiri, namun ketersediaannya dipasok dari berbagai wilayah di sekitarnya.

Sistem tata ruang Kota Ambarawa dan sekitarnya dikembangkan berdasarkan konsep *center-hinterland*. Pusat (*center*) terwakili oleh keberadaan dan fungsi Kota Ambarawa sebagai kawasan perkotaan yang didominasi kegiatan non pertanian, baik dalam aktivitas ekonomi maupun sosial. *Hinterland* yang terwakili oleh wilayah Bringin, Tuntang, Bawen, Janbu, Bandungan, Sumowono dan Banyubiru adalah kawasan perdesaan, dimana kegiatan pertanian sangat dominan. Kedua kawasan tersebut, baik perkotaan maupun perdesaan merupakan suatu kesatuan dalam sistem produksi sehingga sangat diperlukan dan harus saling menunjang untuk menciptakan suatu dinamika pembangunan yang sinergis.

Sesuai dengan arahan yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, maka interkoneksi sistem kawasan perkotaan dan perdesaan sebagai unit produksi perlu ditingkatkan. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Semarang, 2006, Kota Ambarawa termasuk dalam kota hierarki II bersama Kota Ungaran dan Kota Salatiga. Kota Ambarawa sebagai pusat pengembangan dan pelayanan memiliki jangkauan pelayanan wilayah meliputi wilayah Bringin, Tuntang, Bawen, Jambu, Bandungan, Sumowono dan Banyubiru.

Sistem perkotaan merupakan tindak lanjut dari hierarki kota. Pada hierarki kota, kota-kota hanya dipandang sebagai suatu titik dalam ruang, sedangkan dalam sistem perkotaan, kota-kota membentuk suatu sistem sehingga terjadi ketergantungan (*interdependency*) dan keterkaitan (*linkage*).

Hubungan keterkaitan antara Kota Ambarawa dan daerah *hinterlandnya* dipengaruhi oleh beberapa hal antara lain jarak, jumlah penduduk, jumlah fasilitas umum serta infrastruktur antara kedua wilayah tersebut. Hal ini dapat dilihat pada data pembebanan lalu lintas pada tahun 2006 (Gambar 4.3), dimana volume lalu lintas ruas jalan yang menghubungkan antara Kota Ambarawa - Bawen - Jambu mencapai 1.085 smp/jam. Volume tersebut merupakan yang terbesar dibandingkan dengan volume antara Kota Ambarawa dengan Banyubiru (760 smp/jam), Tuntang (748 smp/jam), Bandungan (720 smp/jam) dan Ngrenas (521 smp/jam).



Keterangan:

- 1 : Ruas Ambarawa-Jambu-Bawen**
- 2 : Ruas Ambarawa-Banyubiru**
- 3 : Ruas Ambarawa-Tuntang**
- 4 : Ruas Ambarawa-Bandungan**
- 5 : Ruas Ambarawa-Ngregas**

**GAMBAR 4.3:
PERBANDINGAN VOLUME LALU LINTAS
KOTA AMBARAWA-HINTERLAND**

Interaksi antara Kota Ambarawa dan wilayah di sekitarnya berbasis data pembebanan lalu lintas menunjukkan bahwa hubungan antara kawasan perkotaan dan perdesaan ditentukan oleh kondisi infrastruktur, jarak dan sifat komplementer (saling melengkapi) antara kedua kawasan tersebut. Bawen merupakan kawasan industri, Jambu merupakan sentra pertanian dan terhadap Ambarawa ketiga wilayah tersebut dihubungkan oleh jalan arteri primer dengan lebar 14 m dengan posisi segaris.

Kota Ambarawa sendiri memiliki pusat kegiatan di kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman sehingga hubungan antara Kota Ambarawa dengan hinterlandnya akan terkonsentrasi pada kawasan tersebut. Aktivitas perdagangan di kawasan Jalan Jenderal Sudirman terdiri dari pertokoan dan pasar tradisional berupa Pasar Projo. Sebagai kawasan perdagangan, keberadaan pertokoan dan pasar di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa menimbulkan adanya pergerakan orang dan barang di seputar kawasan tersebut. Pergerakan tersebut terjadi karena adanya pertokoan dan pasar, dimana tata guna lahan tersebut akan menarik dan membangkitkan perjalanan dari/ke daerah di sekitarnya (Tamin, 1997). Pergerakan orang dan barang itu sendiri

terjadi karena adanya perbedaan tata guna lahan antara Kota Ambarawa dan daerah sekitarnya. Tata guna lahan berupa pertokoan dan pasar di Kota Ambarawa yang terhubung oleh prasarana transportasi berupa jalan dan pelayanan angkutan umum akan menimbulkan pergerakan orang dan barang yang terjadi sepanjang hari dalam jumlah yang fluktuatif.

4.3 Analisis Kondisi Lalu Lintas Kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 16 Tahun 2006 tentang Manajemen Lalu Lintas, kondisi lalu lintas suatu ruas jalan ditentukan oleh kemampuan kapasitas jalan dalam menampung arus (volume) lalu lintas dalam satuan waktu tertentu. Faktor-faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan (MKJI, 1997) antara lain adalah jumlah & pengaturan lajur, lebar tiap lajur, dan tingkat hambatan samping (*side friction*). Volume lalu lintas pada suatu ruas jalan ditentukan oleh bangkitan dan tarikan perjalanan sebagai akibat dari perbedaan tata guna lahan. Pada jam sibuk, volume lalu lintas biasanya akan meningkat karena setiap individu akan melakukan perjalanan dengan tujuan melakukan pemenuhan kebutuhan primer, yang dilakukan dalam waktu yang bersamaan, misalnya berangkat sekolah dan bekerja. Pada jam tidak sibuk, perjalanan lalu lintas biasanya memiliki tujuan sosial, rekreasi dan upaya pemenuhan kebutuhan sekunder serta tersier lainnya.

Ditinjau dari nisbah volume dan kapasitas, kinerja lalu lintas dari Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa berada dalam level C (0,55) dengan ciri pelayanan arus stabil, kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan serta pengemudi dibatasi dalam

memilih kecepatan. Walaupun tingkat pelayanan level C berdasarkan Abubakar (1997) masih dapat diterima oleh pengguna jalan, namun permasalahan di lapangan menunjukkan kenyataan yang berbeda. Terdapat kondisi dimana kapasitas Jalan Jenderal Sudirman turun dengan drastis.

Kondisi yang menyebabkan penurunan kapasitas jalan adalah adanya parkir di badan jalan. Aktivitas parkir dimulai sejak kendaraan memasuki, berhenti dan meninggalkan suatu lokasi. Angkutan umum trayek jenis mobil penumpang umum trayek Bawen-Jambu, Bawen Bandungan dan Bawen-Banyubiru-Brongkol, mikro bus trayek Ungaran-Ambarawa serta bus besar trayek Salatiga-Bawen-Salatiga merupakan angkutan umum yang memarkir kendaraannya di sebagian badan jalan.

Angkutan umum di atas sebenarnya memiliki akhir perjalanan di Sub Terminal Ambarawa, namun karena terminal tersebut memiliki jarak yang relatif berjauhan dengan pusat bangkitan perjalanan, maka secara alamiah angkutan umum tersebut memarkir kendaraannya di kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Jika dikaji secara lebih mendalam, aktivitas angkutan umum di kawasan Jalan Jenderal Sudirman hanya terjadi pada jam tidak sibuk. Pada jam sibuk angkutan umum tersebut hanya menaikkan penumpang seperlunya dan tidak memarkir kendaraannya dalam jangka waktu yang lama. Pada jam tidak sibuk, angkutan umum memilih memarkir kendaraannya di kawasan Jalan Jenderal Sudirman dengan alasan mengatur jarak *headway*⁴ dengan sesama angkutan umum, serta untuk mengurangi biaya operasi kendaraan karena potensi penumpang yang rendah. Hal ini sebenarnya merupakan permasalahan klasik angkutan umum berbasis jalan raya, yaitu

ketidakmerataan penumpang antara jam sibuk dan jam tidak sibuk dan dapat diatasi dengan manajemen operasional angkutan umum.

Untuk mengatasi permasalahan parkir angkutan umum, dilakukan survei penyediaan teluk bus bagi angkutan umum dan hasilnya menunjukkan kebutuhan ruang teluk bus bagi angkutan umum. Namun hasil temuan tersebut perlu dikaji dari sudut pandang ijin trayek yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang. Angkutan jenis mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 tempat duduk kesemuanya memiliki tujuan akhir perjalanan di Terminal Bawen, dan Ambarawa hanya merupakan daerah perlintasan. Angkutan tersebut memilih mengakhiri perjalanannya di Ambarawa dengan alasan ketiadaan penumpang akibat *overlapping*⁵ trayek jika harus meneruskan perjalanannya ke Terminal Bawen. Untuk mengatasi permasalahan *overlapping* tersebut, diperlukan adanya upaya manajemen operasional angkutan umum berupa evaluasi jaringan trayek dan penegakan hukum.

Angkutan umum jenis mikro bus kapasitas 16 tempat duduk dan bus besar

⁴Headway adalah jarak antar kendaraan

⁵Overlapping adalah berimpitnya dua atau lebih trayek angkutan umum dalam satu lintasan.

tersebut karena letaknya tidak berada pada posisi simpul transportasi jalan sehingga tidak dapat mengumpulkan sekaligus menyebarkan penumpang dengan sama baiknya. Hal ini menunjukkan bahwa penyediaan fasilitas terminal harus dilakukan secara terpadu dengan titik potensi penumpang.

Untuk membuat Sub Terminal Ambarawa berfungsi sebagai titik bangkitan perjalanan, maka sub terminal tersebut harus dihubungkan dengan kawasan perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa (lihat Gambar 4.4). Prasarana

yang dapat menghubungkan kedua fasilitas publik tersebut adalah trotoar, dengan lebar antara 2-4 meter dan dilengkapi dengan pagar pembatas. Saat ini, trotoar yang tersedia lebih banyak dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima. Aktivitas pedagang kaki lima yang menempati ruang publik di trotoar merupakan permasalahan sosial ekonomi yang harus dipikirkan. Selama ini pedagang kaki lima dikelompokkan sebagai sektor informal, namun mereka membayar retribusi resmi yang dipungut pemerintah dan keberadaan pedagang kaki lima tersebut juga dibutuhkan oleh masyarakat. Oleh karena itu, perlu dipikirkan adanya upaya untuk menyediakan ruang bagi pedagang kaki lima sehingga tidak mengurangi kenyamanan pejalan kaki.

Selain angkutan umum, kendaraan pribadi pengunjung kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa juga melakukan aktivitas parkir di badan jalan. Berdasarkan survai yang dilakukan, sebesar 86,83 % pertokoan di kawasan Jalan Jenderal Sudirman tidak memiliki lahan parkir. Pengunjung pertokoan yang tidak memiliki lahan parkir tersebut memarkir kendaraannya di trotoar, bahu jalan dan sebagian badan jalan. Hal ini selain menimbulkan hambatan samping juga akan mengurangi lebar efektif jalan sehingga pada akhirnya kapasitas jalan berkurang. Lahan parkir yang terdapat di Pasar Projo sebagian dipergunakan sebagai tempat aktivitas angkutan umum dan bongkar muat angkutan barang. Emplasemen yang terdapat di belakang Pasar Projo, yang dibangun pada tahun 2006 belum dimanfaatkan secara maksimal bagi aktivitas angkutan umum dan bongkar muat angkutan barang. Hal ini disebabkan oleh pencapaian ke Pasar Projo yang hanya terbatas dari arah Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Beban Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dapat dikurangi jika pencapaian Pasar Projo diprioritaskan dari

arah belakang, mengingat telah dibangun jalur akses ke arah sisi belakang pasar (lihat Gambar 4.5).

Faktor lainnya yang menimbulkan kemacetan lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa adalah munculnya tundaan (*delay*) secara acak dan tiba-tiba. Munculnya tundaan tersebut dapat dipicu oleh aktivitas penyeberang jalan, dimana penyeberang jalan di Jalan Jenderal Sudirman cenderung memilih menyeberang di sela-sela median besi portable sehingga muncul banyak celah/*gap* yang tidak terkendali (*uncontrolled*). Jembatan penyeberangan yang tersedia tidak digunakan karena terdapat sebagian penyeberang jalan yang membawa barang dalam jumlah yang banyak sekaligus berat. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan jembatan penyeberangan orang di Jalan Jenderal Sudirman tidak memperhatikan karakteristik penyeberang jalan yang sebagian merupakan kuli pengangkut barang.

Berdasarkan hasil analisis, aktivitas penyeberangan pada kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman membutuhkan fasilitas berupa pelikan⁶ dengan pelindung. Namun penyediaan pelikan dengan pelindung tersebut membutuhkan kajian lebih lanjut karena saat ini telah tersedia jembatan penyeberangan orang yang tidak berfungsi secara optimal seperti telah diuraikan sebelumnya.

Faktor yang juga menimbulkan tundaan lalu lintas adalah aktivitas memutar *U-turn* yang dilakukan di ujung median besi portable. Aktivitas memutar tersebut dilakukan oleh semua jenis kendaraan, mulai dari kendaraan tidak bermotor, sepeda motor sampai mobil, baik pribadi maupun angkutan umum. Untuk mencegah adanya pergerakan memutar, diperlukan adanya median jalan permanen sepanjang kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Aktivitas memutar berbagai kendaraan di kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa semakin semakin diperparah oleh adanya lalu lintas tercampur (*mix traffict*). Bentuk dari lalu lintas tercampur tersebut adalah bercampurnya: 1) lalu lintas menerus dan tidak menerus; 2) kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor; 3) angkutan pribadi dan angkutan umum; serta 4) angkutan orang dan angkutan barang. Percampuran berbagai aspek pembentuk arus lalu lintas tersebut berpotensi menurunkan tingkat kecepatan perjalanan dibandingkan dengan kecepatan rencana jalan yang telah ditetapkan sebesar 60 km/jam (Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Semarang, 2007).

⁶ Pelikan adalah alat pemberi isyarat lalu lintas bagi pejalan kaki yang akan bekerja jika pejalan kaki yang bersangkutan memencet tombol sehingga lampu pada alat berwarna merah sehingga kendaraan dari arah tertentu berhenti untuk memberi kesempatan menyeberang. e

dalam properti yang bersifat komersial karena adanya motif untuk mendapatkan keuntungan sebagai dampak dari aktivitas perdagangan. Berdasarkan karakteristik yang mendasari produktifitas suatu properti (Whipple, 1995), karakteristik lokasional merupakan faktor penentu eksistensi aktivitas perdagangan di kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Karakteristik fisik dan legal pertokoan dan Pasar Projo merupakan karakteristik yang bersifat umum, yang juga dimiliki oleh properti di wilayah sekitar Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Karakteristik psikologis tidak mempengaruhi aktivitas perdagangan dan hal tersebut dapat dilihat dari eksistensi aktivitas perdagangan itu sendiri, sebagaimana yang diungkapkan oleh pengelola pasar yang menyatakan bahwa aktivitas perdagangan pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tidak terpengaruh oleh *image* masyarakat terkait dengan gengsi (prestisius), polusi, kemacetan lalu lintas, kualitas visual, persepsi dan

sejarah. Karakteristik lingkungan secara umum belum menjadi perhatian utama masyarakat di Indonesia. Konservasi terhadap lingkungan, flora dan fauna tidak akan mempengaruhi preferensi masyarakat Indonesia terhadap suatu properti. Secara lengkap, karakteristik yang menentukan eksistensi pertokoan dan Pasar Projo Ambarawa dapat dilihat pada tabel IV. 1 berikut ini:

**TABEL IV.1:
KARAKTERISTIK PEMBENTUK EKSISTENSI AKTIVITAS
PERDAGANGAN DI JALAN JENDERAL SUDIRMAN AMBARAWA**

Karakteristik Produktifitas Properti	Komponen	Keterangan
1. Karakteristik Fisik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kedudukan lokasi ▪ Pengembangan bangunan dan non bangunan 	Bersifat umum dan relatif tidak ada pengembangan bangunan secara signifikan.
2. Karakteristik Legal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mekanisme hukum ▪ Administrasi hukum ▪ Faktor politik 	Mekanisme dan administrasi terkait jual beli properti bersifat sama di seluruh Indonesia.
3. Karakteristik Lokasional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Titik akses ▪ Kemudahan pergerakan ▪ Hubungan keruangan 	Akses yang mudah dari Jalan Jenderal Sudirman, pergerakan yang mudah dan memiliki hubungan keruangan yang bersifat saling melengkapi.
4. Karakteristik Psikologi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gengsi/prestise ▪ Polusi ▪ Kemacetan lalu lintas ▪ Kualitas visual ▪ Persepsi dan sejarah 	Aktivitas perdagangan pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tidak terpengaruh oleh <i>image</i> masyarakat terkait dengan gengsi (prestisius), polusi, kemacetan lalu lintas, kualitas visual, persepsi dan sejarah.
5. Karakteristik Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konservasi flora dan fauna ▪ Perhatian terhadap lingkungan hidup 	Di Indonesia, preferensi masyarakat dalam melakukan sesuatu belum dipengaruhi oleh karakteristik lingkungan.

Sumber: Analisis, 2007

Karakteristik lokasional pada Tabel IV.1 di atas memiliki keterkaitan dengan analisis pola tata guna lahan yang dihubungkan oleh prasarana transportasi dan pengaruh aktivitas perdagangan Jenderal Sudirman sebagai *core* Kota Ambarawa terhadap wilayah sekitarnya yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya. Ketersediaan prasarana transportasi dari *hinterland* ke Kota Ambarawa berupa jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten memberikan kemudahan aksesibilitas. Pelayanan transportasi berupa angkutan umum memberikan kemudahan pergerakan bagi masyarakat dan adanya hubungan *center-hinterland* dengan aktivitas yang beragam akan menimbulkan hubungan keruangan yang saling melengkapi. Karakteristik lokasional Pasar Projo dapat dilihat pada gambar 4.6.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan terhadap staf Kecamatan Ambarawa dan Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah selaku pengelola pasar, dapat dikemukakan bahwa pertokoan dan Pasar Projo Ambarawa telah ada sejak jaman sebelum kemerdekaan Republik Indonesia. Lokasi tersebut dipandang strategis karena berada di jantung Kota Ambarawa. Di sisi lain, prasarana lalu lintas berupa ruas jalan yang terbatas menjadikan pergerakan, baik regional maupun lokal terpaksa melewati Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sehingga menimbulkan permasalahan lalu lintas seperti yang telah diuraikan sebelumnya.

Permasalahan lalu lintas yang terjadi tidak merupakan penghalang bagi pelaku aktivitas perdagangan di pertokoan dan Pasar Projo karena para pedagang tersebut

menganggap bahwa aktifitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan satu-satunya tumpuan mata pencaharian.

Berdasarkan teori nilai ruang horizontal perkotaan, dapat dikemukakan bahwa Ambarawa merupakan Kawasan Perkotaan. Hal ini sesuai dengan Rencana Umum Tata Ruang Kabupaten Semarang Tahun 2006, yang ditindaklanjuti dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota Ambarawa Tahun 2006. Dalam RTRW Kabupaten Semarang disebutkan bahwa kawasan perkotaan di Kabupaten Semarang ada 3, yaitu Ungaran, Ambarawa dan Salatiga. Kota Ambarawa merupakan *center* bagi Bawen, Jambu, Bandungan, Sumowono, Banyubiru, Tuntang dan Bringin. Sesuai dengan teori *Land Value, Rent and Cost* (Richard Hurd, 1903), *Land Rent* (Robert Haig, 1926) dan *Bid Rent* (Ratcliff, 1949) yang menyatakan bahwa pusat kota merupakan suatu tempat yang memiliki aksesibilitas tertinggi sehingga memiliki *value* tertinggi, dan dari lokasi inilah *centrality value* akan menurun secara teratur sampai ke pinggiran kota (*urban peripheries*), dapat dijelaskan bahwa Jalan Jenderal Sudirman merupakan pusat Kota Ambarawa. Hal ini dapat dilihat dari aksesibilitas kawasan yang tinggi dan harga lahan yang lebih tinggi dibandingkan daerah sekitarnya. Berdasarkan wawancara yang dilakukan terhadap pedagang dan pengelola pasar, diketahui bahwa harga los di Pasar Projo berkisar antara Rp. 15 Juta sampai dengan Rp. 25 Juta, sedangkan harga kios mencapai Rp. 50 Juta. Harga lahan di pertokoan sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa mencapai Rp. 1 Juta sampai dengan Rp. 1,5 Juta per m², sedangkan sewa toko berkisar Rp. 20 Juta sampai dengan Rp. 25 Juta per tahun. Harga lahan tersebut akan cenderung menurun ke arah *urban periphery*, contohnya di pinggiran Kota Ambarawa yang berbatasan dengan Banyubiru dimana

harga lahan per m² pada lokasi tersebut berkisar antara Rp. 200 Ribu sampai dengan Rp. 300 Ribu. (dapat dilihat pada gambar 4.7).

Ratcliff dalam Yunus, 2002, menyebutkan model keruangan yang dikenal dengan *the concentric zonal model* dengan urutan: 1) *retailing functions*; 2) *industrial and transportation facilities*; 3) *residential zone*; dan 4) *agriculture zone*. Hal ini sesuai dengan model keruangan di Kota Ambarawa. Pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman menempati zona 1 (*retailing functions*) sehingga membutuhkan derajat aksesibilitas paling besar agar mendatangkan keuntungan maksimal. Derajat aksesibilitas yang tinggi bertujuan untuk menarik konsumen dalam rangka pencapaian keuntungan yang sebesar-besarnya. Keuntungan yang sebesar-besarnya tersebut diperlukan untuk membayar harga sewa lahan yang tinggi di kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Orientasi sebagai properti komersial ini pula yang mendasari penyebab tingginya sewa lahan dan kios di kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Kegiatan *retailing* di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dapat dibedakan menjadi 2 jenis kegiatan sesuai Lichfield (1980), yaitu:

- High-quick turnover goods
Pertokoan yang menjual komoditi tekstil dan produk tekstil serta alas kaki di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa memiliki proporsi sebesar 18,5 %.
- Irregular lower turnover goods
Pertokoan yang menjual komoditi perhiasan (emas) mencapai 12,4 %.

Zona 2 (*industrial function and transportation facilities*) ditempati oleh Kecamatan Bawen dengan aktivitas industri yang juga membutuhkan lokasi sentral, tetapi karena kalah bersaing dengan kegiatan retail, maka lokasinya sedikit bergeser keluar. Keberadaan Terminal Bawen pada zona 2 ini mempertegas ketersediaan fasilitas transportasi regional. Zona 3 dan 4 dipergunakan untuk kepentingan permukiman dan pertanian yang menempati daerah perkotaan pada areal paling luar dan paling luas, meliputi Kecamatan Banyubiru, Tuntang, Bringin, Jambu, Bandungan dan Sumowono.

4.5 Analisis Hubungan Eksistensi Aktivitas Perdagangan dan Permasalahan Lalu Lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa

Dalam kaitan hubungan spasial dengan daerah di sekitarnya, lalu lintas yang melewati Kota Ambarawa terbagi menjadi 2 (dua), yaitu lalu lintas regional dan lalu lintas lokal. Lalu lintas regional menghubungkan 2 tata guna lahan yang berbeda, yaitu perdagangan-industri dan perdagangan-pariwisata. Hubungan tata guna lahan perdagangan (Kota Ambarawa) dan industri (Bawen) didukung oleh keberadaan Terminal Bawen sebagai simpul transportasi, yang mengumpulkan arus lalu lintas dari arah Salatiga/Solo dan Ungaran/Semarang menuju Magelang/Yogyakarta. Hubungan tata guna lahan perdagangan di Kota Ambarawa dan pariwisata di Bandungan terjadi karena akses menuju Bandungan dari arah Salatiga/Solo dan Magelang/Yogyakarta dipastikan melewati Kota Ambarawa.

Aktivitas pertanian di Jambu, Bandungan, Sumowono, Tuntang dan Bringin dihubungkan oleh jalan kabupaten dan jalan provinsi terhadap aktivitas perdagangan di Kota Ambarawa. Lalu lintas yang terjadi antar tata guna tersebut merupakan lalu lintas lokal.

Sebagai kawasan perkotaan, keberadaan tata guna lahan perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sudah tepat, terkait hubungan dengan kawasan perdesaan di sekitarnya dalam rangka peningkatan perekonomian wilayah. Dalam kaitannya dengan daerah sekitar, aktivitas perdagangan kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan aktivitas lokal karena didominasi oleh pengunjung dari Kota Ambarawa itu sendiri dan sisanya merupakan pengunjung dari Bawen, Jambu, Banyubiru, Bandungan, Sumowono, Tuntang dan Bringin.

Untuk memberikan kemudahan pencapaian, idealnya aktivitas perdagangan dan jasa disyaratkan berada dekat dengan arus transportasi dan memusat di daerah perdagangan di sekitarnya. Hal ini sesuai dengan aktivitas perdagangan dan jasa di kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Namun, mencermati pernyataan Chapin (1997) bahwa struktur aktivitas komersial yang berorientasi pada lingkup regional terbagi menjadi 3 (tiga) kategori yaitu: pusat kota (CBD), pusat komersial wilayah satelit dan daerah komersial di sepanjang jalan utama kota, maka aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sebagai aktivitas lokal seharusnya tidak berada pada ruas jalan utama. Aktivitas lokal seharusnya berada pada jalan kolektor, yang memiliki fungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi. (Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan).

Dalam analisis nisbah volume dan kapasitas (VC Ratio), tarikan perjalanan yang ditimbulkan oleh aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tidak memberikan dampak yang signifikan bagi kinerja lalu lintas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Kemacetan lalu lintas yang terjadi pada Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan jenis kemacetan yang ditimbulkan oleh adanya tundaan lalu lintas dan adanya pengurangan kapasitas jalan.

Tundaan lalu lintas terjadi karena adanya penyeberangan pada beberapa titik, tanpa mempergunakan fasilitas jembatan penyeberangan yang telah disediakan. Selain disebabkan oleh penyeberang jalan, tundaan lalu lintas juga terjadi karena adanya pergerakan memutar/*U-Turn* pada tiap-tiap ujung median besi portable. Pengurangan kapasitas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa disebabkan oleh aktivitas parkir *on street* dan pejalan kaki yang fasilitasnya dipergunakan oleh aktivitas pedagang kaki lima.

Abubakar (1996) menyebutkan bahwa pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika tercampur dengan kendaraan, sehingga secara tidak langsung akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan manajemen lalu lintas adalah berusaha memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor tanpa menimbulkan gangguan yang besar terhadap aksesibilitas. Lebih lanjut Abubakar (1996) mengatakan bahwa fasilitas pejalan kaki dibutuhkan pada daerah yang memiliki aktivitas secara terus menerus seperti di pasar dan pertokoan. Dengan demikian, aktivitas perdagangan dan jasa di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa harus dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki yang bebas dari pedagang kaki lima.

Menurut Chiara (1975) parkir *on street* akan memberikan keuntungan kepada pengguna jalan karena jarak dengan tempat yang dituju semakin dekat, namun memberikan kerugian berupa pengurangan kapasitas jalan. Di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, parkir *on street* terjadi karena adanya aktivitas perdagangan dan tidak tersedianya lahan yang cukup untuk menampung kendaraan yang akan parkir.

Parkir *on street* yang dilakukan oleh angkutan umum di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan upaya dari operator angkutan umum untuk memperoleh penumpang dalam jumlah lebih banyak dan mengatur jarak antar angkutan umum. Penyediaan fasilitas angkutan umum berupa teluk bus/celukan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa harus memperhatikan kapasitas jalan. Abubakar (1996) menyatakan bahwa salah satu persyaratan fasilitas angkutan umum adalah tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas.

Pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dapat dikategorikan ke dalam jenis properti yang bersifat komersial. Properti jenis komersial bertujuan untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya atas kegiatan yang dilakukan, dalam hal ini perdagangan. Eksistensi aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa yang tidak terpengaruh oleh permasalahan lalu lintas disebabkan kuatnya karakteristik lokasional kawasan tersebut. Hal ini ditandai dengan kemudahan mendapatkan pelayanan angkutan umum dan akses jalan nasional yang tersedia. Hubungan keruangan dengan wilayah sekitar Ambarawa juga bersifat saling melengkapi sehingga memperkuat aktivitas perdagangan yang berlangsung di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Selain itu, permasalahan lalu lintas yang terjadi

di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa disebabkan oleh aktivitas perdagangan yang bersifat lokal yang terjadi di jalur regional, sehingga dibutuhkan upaya-upaya untuk memisahkan pergerakan lokal dan regional tersebut.

4.6. ANALISIS REKOMENDASI

Berdasarkan analisis Hubungan Eksistensi Aktivitas Perdagangan dan Permasalahan Lalu Lintas di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa pada butir 4.5 di atas, dapat dilakukan analisis untuk memberikan gambaran tentang kemungkinan penerapan rekomendasi, yaitu berupa memindahkan aktivitas perdagangan lokal, mengalihkan pergerakan lalu lintas regional, serta membiarkan kondisi yang berlangsung saat ini.

Untuk menempatkan rekomendasi-rekomendasi tersebut dalam urutan prioritas, maka berikut ini akan dilakukan analisis medan gaya secara sederhana, ditinjau dari aspek sosial, biaya, resiko, waktu dan tingkat keberhasilan. Skor minimal adalah 0 dan maksimal 10. Seluruh komponen (kecuali tingkat keberhasilan) berbanding terbalik dengan skor. Contoh: semakin besar dampak sosial, maka skor akan semakin kecil.

TABEL IV.2:
ANALISIS MEDAN GAYA SKENARIO 1
TIDAK MELAKUKAN TINDAKAN

Komponen	Skor Angka	Bobot	Hasil
Dampak Sosial	10	0.25	2.5
Biaya	10	0.15	1.5
Resiko	10	0.15	1.5
Waktu	10	0.15	1.5
Tingkat Keberhasilan	0	0.3	0
NILAI TOTAL			7

Sumber: Analisis, 2007

TABEL IV.3:
ANALISIS MEDAN GAYA SKENARIO 2
MENGALIHKAN PERGERAKAN REGIONAL

Komponen	Skor Angka	Bobot	Hasil
Dampak Sosial	8	0.25	2
Biaya	4	0.15	0.6
Resiko	8	0.15	1.2
Waktu	2	0.15	0.3
Tingkat Keberhasilan	10	0.3	3
NILAI TOTAL			7.1

Sumber: Analisis, 2007

TABEL IV.4:
ANALISIS MEDAN GAYA SKENARIO 3
MENGALIHKAN AKTIVITAS PERDAGANGAN LOKAL

Komponen	Skor Angka	Bobot	Hasil
Dampak Sosial	6	0.25	1.5
Biaya	8	0.15	1.2
Resiko	8	0.15	1.2
Waktu	4	0.15	0.6
Tingkat Keberhasilan	10	0.3	3
NILAI TOTAL			7.5

Sumber: Analisis, 2007

Berdasarkan analisis medan gaya tersebut di atas, maka dapat diurutkan prioritas penanganan permasalahan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, yaitu dalam jangka pendek dan menengah memindahkan aktivitas perdagangan lokal dan dalam jangka panjang memindahkan pergerakan/lalu lintas regional.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- Aktivitas perdagangan dan jasa di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa terbentuk karena adanya hubungan desa-kota dengan konsep *center-hinterland* yang bersifat saling melengkapi. Sifat saling melengkapi tersebut semakin prospektif dengan keragaman aktivitas tata guna lahan di tiap-tiap daerah. Hubungan *center-hinterland* antara Kota Ambarawa dan daerah sekitarnya didukung dengan ketersediaan prasarana transportasi, berupa jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten;
- Kegiatan perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan aktivitas lokal karena 62,84 % pengunjung berasal dari Ambarawa, sedangkan kegiatan pariwisata (Ambarawa-Bandungan) dan industri (Ambarawa-Bawen) merupakan kegiatan regional. Sebagai kawasan perkotaan, keberadaan fasilitas umum mampu menarik pengunjung sebesar 82,37 % untuk melakukan aktivitas lanjutan (setelah berbelanja) ke Kota Ambarawa;

- Aktivitas penyeberang jalan, gerakan memutar kendaraan, parkir *on street*, serta berkurangnya fungsi trotoar sebagai dampak aktivitas perdagangan dan jasa akan menimbulkan tundaan lalu lintas dan mengurangi kapasitas jalan sehingga kinerja ruas jalan akan menurun. Di sisi lain, pengurangan kapasitas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa sebagai akibat dari hambatan samping yang tinggi disebabkan oleh lahan untuk penyediaan ruang bagi angkutan umum dan pejalan kaki yang terbatas;
- Kinerja lalu lintas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tidak dapat dilihat hanya dari aspek rasio volume dan kapasitas jalan, tetapi berdasarkan tingginya hambatan samping dan tundaan (*delay*). Selain disebabkan oleh aktivitas perdagangan dan jasa, permasalahan lalu lintas yang terjadi di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa disebabkan pula oleh ketidakseimbangan antara pertumbuhan penyediaan infrastruktur dan pertumbuhan volume lalu lintas serta proses perencanaan yang tidak komprehensif;
- Orientasi pencapaian Pasar Projo yang hanya melalui Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa akan menimbulkan lalu lintas tercampur antara lalu lintas lokal dan lalu lintas regional. Percampuran lalu lintas tersebut akan menurunkan tingkat pelayanan jalan terhadap pergerakan regional dalam hal kecepatan serta waktu tempuh perjalanan;
- Sebagai suatu properti, eksistensi aktivitas perdagangan pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa dipengaruhi oleh karakteristik lokasi yang sangat kuat, berupa kemudahan aksesibilitas, kemudahan pergerakan dan hubungan keruangan yang saling melengkapi;

- Pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa termasuk dalam jenis penggunaan lahan *retailing* dengan karakteristik sebagai daerah pemusatan konsumen dengan kebutuhan aksesibilitas yang tinggi. Fungsi *retailing* ditandai dengan tingginya harga lahan dan sewa disepanjang jalan Jenderal Sudirman dibandingkan daerah di pinggiran Kota Ambarawa serta adanya dominasi pertokoan dengan barang dagangan berupa pakaian dan perhiasan yang merupakan aktivitas kegiatan *retailing high-quick turnovergoods* dan *irregular lower turnovergoods*;
- Eksistensi aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa disebabkan oleh keinginan dari penyewa lahan pertokoan dan los/kios di Pasar Projo untuk memperoleh lokasi dengan derajat aksesibilitas yang tinggi. Secara turun temurun, pedagang Pasar Projo dan pertokoan menganggap bahwa aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan satu-satunya pilihan mata pencaharian. Dengan lokasi yang strategis, maka diharapkan dapat menarik konsumen/pembeli sehingga dapat memperoleh keuntungan yang maksimal, yang dapat dipergunakan untuk membayar nilai lahan yang tinggi pada kawasan tersebut. Hal inilah yang menyebabkan aktivitas perdagangan berupa pertokoan dan Pasar Projo di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa tidak terpengaruh oleh permasalahan lalu lintas regional pada kawasan tersebut.

5.2 Rekomendasi

5.2.1 Rekomendasi Terhadap Pemerintah

Pemerintah merupakan *regulator* dalam pertentangan antara aktivitas perdagangan lokal dan permasalahan lalu lintas regional di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Eksistensi aktivitas perdagangan harus didukung oleh pelayanan transportasi yang memadai. Aktivitas perdagangan dan lalu lintas merupakan 2 hal yang berkaitan sehingga harus diberikan solusi yang bersifat *win-win solution*. Ada beberapa alternatif yang dapat dilakukan, namun sesuai dengan Analisis Rekomendasi pada Bab IV, terdapat 3 (tiga) prinsip penanganan permasalahan kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, yaitu 1) tidak melakukan tindakan apapun; 2) mengalihkan pergerakan lalu lintas regional dan 3) memindahkan aktivitas perdagangan lokal.

Tidak Melakukan Tindakan

Jika pemerintah tidak melakukan tindakan apapun, maka dapat dipastikan permasalahan lalu lintas pada jalur regional yang ditimbulkan oleh aktivitas perdagangan lokal dari waktu ke waktu akan semakin parah. Tundaan lalu lintas dan penurunan kapasitas jalan yang terjadi akan semakin besar sehingga dikhawatirkan waktu perjalanan yang diperlukan semakin besar pula. Hal ini dikhawatirkan akan mengurangi derajat aksesibilitas aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa.

Mengalihkan Pergerakan/Lalu Lintas Regional

Pengalihan pergerakan regional membawa beberapa konsekuensi yang harus dipikirkan masak-masak. Konsekuensi tersebut antara lain berupa perlunya penyediaan prasarana jalan baru, yang mampu menampung lalu lintas regional yang dialihkan tersebut. Dengan mempertimbangkan kemampuan keuangan negara dan proses pembebasan lahan sebagai dasar perencanaan pembangunan prasarana jalan yang baru, maka langkah ini berat untuk dilaksanakan. Walaupun berat untuk dilaksanakan, dalam jangka menengah dan panjang pembangunan jalur regional baru berupa jalan umum dan jalan tol tetap diperlukan. Pembangunan jalan tersebut akan mendorong pertumbuhan prasarana lalu lintas di tengah tingginya pertumbuhan sarana lalu lintas. Dengan rekomendasi ini, maka aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman tetap eksis karena memiliki dukungan berupa infrastruktur jalan yang lebih bervariasi.

Memindahkan Aktivitas Perdagangan Lokal

Pemindahan aktivitas lokal merupakan langkah jangka pendek untuk menciptakan hubungan yang saling mendukung antara aktivitas perdagangan dan pelayanan lalu lintas. Aktivitas perdagangan lokal harus berada di jalur lokal, bukan pada jalur regional. Pemindahan yang dimaksud di sini adalah memindahkan orientasi pencapaian pertokoan dan Pasar Projo, bukan memindahkan pertokoan dan Pasar Projo tersebut secara fisik. Pemindahan secara fisik tidak mungkin untuk dilakukan karena dipastikan akan menimbulkan permasalahan sosial dan ekonomi yang lebih

parah. Mengingat karakteristik perdagangan pertokoan dan Pasar Projo Ambarawa berbeda, pemindahan orientasi pencapaian yang dimaksud juga berbeda. Untuk pertokoan, orientasi pencapaian tetap dari Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa, namun dilakukan pembatasan lalu lintas berupa pembatasan kendaraan yang parkir dan penerapan parkir progresif. Kendaraan roda 4 /lebih dilarang parkir di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Kendaraan roda 4/lebih harus parkir di lahan parkir *off street* yang tersedia di kawasan pengembangan belakang Pasar Projo. Kendaraan roda 2 diberikan 2 pilihan, antara parkir *on street* dan parkir *off street*. Tarif parkir *on street* diatur, yaitu lebih besar dan berlaku kelipatan setelah 1 jam dibandingkan tarif parkir *off street*. Hal ini bertujuan untuk mengembangkan parkir *off street*. Untuk mendukung parkir kendaraan roda 4/lebih dan parkir *off street* tersebut sebagai dasar pengalihan aktivitas perdagangan lokal , diperlukan prasyarat, yaitu:

- Orientasi pencapaian Pasar Projo harus dirubah, dari semula dari Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa menjadi dari arah belakang pasar (lihat gambar 5.1);
- Lahan belakang Pasar Projo harus dikembangkan sehingga tersedia lahan bongkar muat dan lahan parkir *off street*. Lahan belakang Pasar Projo dapat dikembangkan karena saat ini status lahan tersebut adalah tanah bengkok milik pemerintah sehingga lebih memudahkan dalam proses pembebasan tanah;
- Trayek angkutan umum harus dievaluasi sehingga jalan nasional hanya dilewati oleh angkutan umum antar kota antar provinsi dan antar kota dalam provinsi dengan kapasitas minimal 24 tempat duduk. Jalan provinsi dan kabupaten dapat dilalui oleh angkutan perbatasan, angkutan pedesaan dan angkutan perkotaan

dengan kapasitas maksimal 16 tempat duduk. Evaluasi trayek ini harus ditindaklanjuti dengan penegakan hukum;

- Fasilitas trotoar selebar 2-4 m yang dilengkapi pagar pembatas harus dibangun sepanjang Terminal Ambarawa sampai Persimpangan Pegadaian. Hal ini bertujuan untuk memberikan fasilitas yang menjamin keamanan dan kenyamanan pejalan kaki sebagai komponen terpenting transportasi perkotaan;
- Kapasitas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa harus terjaga dari hal-hal yang dapat menimbulkan tundaan lalu lintas dan penurunan kapasitas jalan. Pembangunan median permanen dan pelikan dengan pelindung akan menjamin tetap terjaganya kapasitas jalan. Selain itu, pembangunan fasilitas angkutan umum berupa halte dan celukan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa akan mengurangi tingkat penurunan kapasitas jalan dan meningkatkan performa angkutan umum.

Prioritas penanganan permasalahan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa terbagi menjadi 2 urutan prioritas, yaitu dalam jangka pendek dan menengah memindahkan aktivitas perdagangan lokal dan dalam jangka panjang memindahkan pergerakan/lalu lintas regional. Diharapkan rekomendasi tersebut akan semakin mengukuhkan eksistensi aktivitas perdagangan karena adanya dukungan pelayanan transportasi yang memadai.

5.2.2 Rekomendasi Terhadap Masyarakat

Masyarakat Ambarawa harus menyadari bahwa lalu lintas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa merupakan lalu lintas regional sehingga aktivitas perdagangan lokal kawasan perdagangan pada ruas jalan tersebut tidak boleh mengganggu pergerakan regional tersebut. Kemacetan lalu lintas kawasan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa telah menjadi isu nasional, sehingga Kota Ambarawa akan menjadi sasaran dan obyek beberapa program pembangunan. Dibutuhkan dukungan dari masyarakat lokal Ambarawa untuk mendukung program pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Adanya dukungan masyarakat secara tidak langsung akan membantu eksistensi aktivitas perdagangan di tengah permasalahan lalu lintas yang terjadi.

5.2.3 Rekomendasi Terhadap Penelitian Lanjutan

Penelitian lanjutan yang dapat mempertajam penanganan permasalahan lalu lintas dan aktivitas perdagangan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa antara lain:

- Perlu penelitian lanjutan yang tidak sekedar berdasarkan kajian teknis semata, tetapi lebih menitikberatkan kepada aspek sosial/kearifan lokal masyarakat Ambarawa dan sekitarnya sehingga terwujud partisipasi masyarakat lokal dalam pembangunan;
- Penelitian tentang asal tujuan perjalanan perlu ditindaklanjuti dengan melakukan survai wawancara rumah tangga dan wawancara tepi jalan;
- Perlu dikaji lebih lanjut upaya menyediakan ruang parkir secara vertikal di Pasar Projo serta pembangunan terowongan penyeberangan menggantikan jembatan penyeberangan orang;

- Perlunya kajian tentang perubahan pembebanan lalu lintas jika dibangun jalan tol dan jalur lingkar Kota Ambarawa;
- Salah satu isu terkait aktivitas perdagangan dan jasa di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa adalah persaingan antara pasar tradisional dan tempat perbelanjaan modern. Penelitian tentang persaingan tersebut diperlukan untuk menjaga kelangsungan operasional pasar tradisional.

QUESTIONER PENELITIAN

PENGARUH TATA GUNA LAHAN PERDAGANGAN TERHADAP KINERJA LALU LINTAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN AMBARAWA



Identitas Peneliti:

Nama : Dwi Nopi Awaty
NIM. : L4D005069
Alamat : Kalibeji, RT. 01/II, Kec. Tuntang, Kab Semarang
Telp. : 081325396080

**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA**

**UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG**

2007

QUESTIONER

Untuk Pemilik Pertokoan di Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa
serta Los/Kios di Pasar Projo

Petunjuk Pengisian:

Dengan hormat kami memohon bantuan kepada Saudara untuk mengisi lembar questioner ini dengan jawaban yang Saudara anggap paling benar, dengan menandai (√) pada kotak yang tersedia.

Questioner ini bertujuan untuk mengetahui asal tujuan perjalanan pengunjung pertokoan dan Pasar Projo yang terletak di ruas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Responden yang disurvei adalah seluruh pemilik toko dan Pasar Projo, dengan batasan wilayah mulai Simpang Pauline sampai dengan Kantor Pegadaian Ambarawa. Hasil dari questioner ini akan sangat berguna bagi kami dalam rangka penyusunan tesis sebagai syarat kelulusan pada Program Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, Semarang, dengan judul “Pengaruh Tata Guna Lahan Perdagangan terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa”.

Dengan penelitian ini, diharapkan adanya alternatif penanganan permasalahan lalu lintas di kawasan perdagangan Jalan Jenderal Sudirman Ambarawa. Terima kasih atas kesediaan Saudara.

Identitas Responden

Nomor responden :
Nama :
Alamat :

1. Jenis usaha perdagangan/jasa apa yang Saudara jalankan?

- Perdagangan serba ada (swalayan)
- Perdagangan bahan kebutuhan pokok (sembako)
- Perdagangan tekstil dan produk tekstil
- Perdagangan emas dan kerajinan logam
- Perdagangan peralatan dan perlengkapan kantor
- Perdagangan makanan dan minuman
- Perdagangan otomotif
- Jasa perbankan dan asuransi
- Lainnya, sebutkan.....
-

2. Dalam sehari, berapa lama aktifitas perdagangan/jasa Saudara?

- 0-8 jam
- 8-12 jam
- >12 jam

3. Berapa ukuran tempat usaha Saudara?

P =m

L =m

4. Dalam sehari, berapa jumlah pengunjung yang datang ke tempat Saudara?

- 0-10 orang
- 10-20 orang
- 20-30 orang
- 30-40 orang
- 40-50 orang
- >50 orang

5. Berdasarkan pertanyaan nomor 4, berapa jumlah pengunjung yang datang ke tempat Saudara tiap jamnya ?

06.00-07.00	.....	orang	12.00-13.00	.....	orang
07.00-08.00	.....	orang	13.00-14.00	.....	orang
08.00-09.00	.....	orang	14.00-15.00	.....	orang
09.00-10.00	.....	orang	15.00-16.00	.....	orang
10.00-11.00	.....	orang	16.00-17.00	.....	orang
11.00-12.00	.....	orang	17.00-18.00	.....	orang

6. Berasal dari mana pengunjung yang datang ke tempat Saudara?

- Kecamatan Ambarawa jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Bawen jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Tuntang jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Jambu jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Bandungan jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Sumowono jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Banyubiru jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Bringin jumlah pengunjung:.....orang
- Lainnya jumlah pengunjung:.....orang

7. Dengan menggunakan kendaraan apa biasanya para pembeli berkunjung ke tempat usaha Saudara?

Berjalan kaki	jumlah	orang
Dokar	jumlah	orang
Sepeda motor	jumlah	orang

-
-
-
- Angkutan umum MPU jumlahorang
- Angkutan umum mikro bus jumlahorang
- Angkutan umum bus sedang jumlahorang
- Angkutan umum bus besar jumlahorang

8. Setelah dari tempat usaha Saudara, kemana biasanya pengunjung meneruskan perjalanannya?

- Kecamatan Ambarawa jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Bawen jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Tuntang jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Jambu jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Bandungan jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Sumowono jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Banyubiru jumlah pengunjung:.....orang
- Kecamatan Bringin jumlah pengunjung:.....orang
- Lainnya jumlah pengunjung:.....orang

9. Apakah tempat usaha Saudara menyediakan lahan parkir di luar badan jalan? (jika jawaban Saudara Ya, langsung ke pertanyaan nomor 10) (jika jawaban Saudara Tidak, langsung ke pertanyaan nomor 11)

- Ya
- Tidak

10. Berapa luas parkir di luar badan jalan yang Saudara sediakan?

P =m

L =m

11. Dimana biasanya pengunjung memarkir kendaraannya?

- Badan jalan
- Lahan parkir toko sebelah
- Lainnya, sebutkan.....

12. Kendala apa yang Saudara rasakan selama membuka usaha di Ambarawa terkait dengan infrastruktur dan pelayanan transportasi?

- Perilaku pengguna jalan tidak tertib
- Prasarana jalan terbatas
- Lahan parkir tidak memadai
- Fasilitas pejalan kaki tidak memadai
- Pelayanan angkutan umum tidak memuaskan
- Lainnya, sebutkan.....

13. Apa harapan ke depan tentang lokasi tempat usaha Saudara, terkait dengan penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi?
Sebutkan berdasarkan pengetahuan dan pengalaman Saudara.

.....
.....
.....