

ANALISIS TRANSPORTASI KAWASAN NIAGA PANGLIMA BATUR KOTA SAMARINDA

TUKIMUN¹, ROSA AGUSTANIAH²

Fakultas Teknik, Prodi Teknik Sipil, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda^{1,2}

Email: moonix.mgt@gmail.com ; tukimun@untag-smd.ac.id¹, rosaagustaniah@yahoo.com²

DOI: <http://dx.doi.org/10.31869/rtj.v6i2.4049>

Abstrak: Kawasan Niaga Panglima Batur adalah merupakan kawasan perbelanjaan yang merupakan pusat dari aktivitas niaga di Kota Samarinda. Pada sekitar Jalan Panglima Batur tersebut terdapat beberapa pusat perbelanjaan seperti Pasar Pagi, Mall Mesra Indah, Pertokoan sepanjang Jalan Panglima Batur dan Kawasan Niaga Citra Niaga yang menjadi "Landmark" Kota Samarinda. Kendala yang dihadapi pada kawasan tersebut adalah kemacetan pada ruas jalan khususnya Jalan Panglima Batur pada pagi sampai sore hari. Pengaruh on street parking menjadi permasalahan pada kawasan tersebut. Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi kemacetan pada ruas jalan Panglima Batur Kota Samarinda terhadap beban lalu-lintas kawasan perdagangan disekitar Citra Niaga dan Pasar Pagi dengan adanya on street parking, maka terjadi penurunan terhadap kapasitas jalan sebesar 53,02%, penurunan kecepatan sebesar 37,96% dan penurunan tingkat pelayanan jalan (LOS) dari kondisi LOS C ($Q/C = 0,49$) menjadi LOS E ($Q/C = 0,92$). Solusi permasalahan adalah dengan meniadakan on street parking dan mengelola parkir dengan konsep kantong-kantong parkir seperti membuat parkir bertingkat pada area parkir Mesra Indah Mall dengan konsep Kerjasama pemerintah dengan swasta (KPS).

Kata Kunci: on street parking, kapasitas jalan, Kota Samarinda

Abstract: The Panglima Batur Commercial Area is a shopping area which is the center of commercial activity in Samarinda City. Around Jalan Panglima Batur there are several shopping centers such as Pasar Pagi, Mesra Indah Mall, shops along Jalan Panglima Batur and the Citra Niaga Commercial Area which is a "Landmark" of Samarinda City. The obstacle faced in the area is congestion on roads, especially Jalan Panglima Batur from morning to evening. The influence of on street parking is a problem in the area. Based on the results of an analysis of the congestion conditions on the Panglima Batur road, Samarinda City, to the traffic load in the trading area around Citra Niaga and Pasar Pagi with on street parking, there was a decrease in road capacity of 53.02%, a decrease in speed of 37.96 % and a decrease in road service level (LOS) from LOS C ($Q/C = 0.49$) to LOS E ($Q/C = 0.92$). The solution to the problem is eliminating on-street parking and managing parking with the concept of parking pockets such as creating multilevel parking in the Mesra Indah Mall parking area with the concept of Public Private Partnership (KPS).

Keywords: on street parking, road capacity, Samarinda City

A. Pendahuluan

Kota Samarinda merupakan ibukota Provinsi di Kalimantan Timur yang merupakan salah satu Kota penyangga IKN Nusantara dengan luas wilayah sebesar 718,00 km², jumlah penduduk 827.994 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,26% per tahun. (BPS Kota Samarinda, 2022).

Sebagai salah ibukota provinsi Kalimantan Timur, Kota Samarinda memiliki permasalahan transportasi yakni kemacetan jalan pada ruas-ruas tertentu seperti pada kawasan-kawasan niaga. Salah satu kemacetan yang parah terjadi adalah di kawasan niaga

jalan Panglima Batur. Pada kawasan tersebut merupakan pusat perdagangan di Kota Samarinda. Ada beberapa kawasan niaga yang saling terhubung dengan Jalan Panglima Batur yaitu Pasar Pagi, Mesra Indah Mall, Pertokoan dan Kawasan Pusat Niaga Citra Niaga yang merupakan Landmark Kota Samarinda. Pemerintah Kota Samarinda akan melakukan revitalisasi terhadap kondisi kawasan Citra Niaga sekaligus melakukan penataan pada kawasan sekitar termasuk pada penanganan kemacetan pada area pertokoan jalan Panglima Batur Kota Samarinda.



Gambar 1. Revitalisasi Kawasan Citra Niaga

Penelitian ini dimaksudkan untuk melakukan analisis terhadap penyebab terjadinya kemacetan pada kawasan Citra Niaga, Pasar Pagi dan pertokoan Panglima Batur sekitarnya, ditinjau dari aspek transportasi dengan membandingkan adanya parkir pinggir jalan (existing) dan tidak adanya *on street parking* sehingga dapat dilihat adanya perbedaan kondisi dari sisi kapasitas jalan (C), Kecepatan (V) dan tingkat pelayanan jalan (LOS), serta mencari solusi dari permasalahan tersebut.

B. Metode Penelitian

Metode penelitian ini adalah dengan mengumpulkan data-data primer lapangan dan sekunder yang kemudian dilakukan analisis transportasi dengan metode MKJI 1997 terhadap nilai kapasitas jalan (C), Kecepatan (V) dan Tingkat pelayanan jalan (Q/C).

Lokasi penelitian ini terletak pada kawasan Citra Niaga, Pasar Pagi sekitarnya dan untuk analisis diambil sampel pada ruas jalan Panglima Batur yang terdampak kemacetan yang parah dari pagi sampai sore hari.

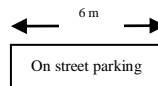
Lokasi Penelitian

Gambar 2. Lokasi penelitian

C. Hasil dan Pembahasan

Jalan Panglima Batur merupakan kawasan pertokoan di kawasan pusat perbelanjaan Citra Niaga dan Pasar Pagi yang terdampak kemacetan akibat aktivitas niaga yang terjadi. Kondisi

geometrik jalan berupa 4/2 UD dengan lebar badan jalan ± 11 meter dengan trotoar kiri-kanan 1,5-2 m. Pada kondisi pagi – sore hari dengan aktivitas niaga disekitar kawasan tersebut, badan jalan yang ada Sebagian dipergunakan sebagai area on street parking dengan menyisakan badan jalan ± 5 m berkurang 6 m dari kondisi badan jalan yang ada. Dengan kondisi tersebut dipastikan berdampak pada pengurangan kapasitas jalan yang ada yang tentunya kemacetan terjadi pada ruas jalan tersebut.



Gambar 3. Kondisi ruas jalan

Dari hasil survey pencacahan lalu-lintas yang dilakukan selama tiga hari dengan hari senin dan rabu mewakili kondisi jam kerja dan hari sabtu mewakili kondisi hari libur, maka dihasilkan kondisi jam puncak terjadi pada jam 11.00 -13.00 wita dengan jumlah bvolume lalu-lintas sebesar 3.961 kend/jam, jika di konversikan dalam satuan smp/jam menjadi 1.392,31 smp/jam dengan didominasi kendaraan roda 2 (MC) dan kendaran ringan (LV).

Gambar 4. Volume lalu-lintas

Sedangkan dari kondisi survey kecepatan sesaat hasil survey lapangan yang dilakukan dengan menggunakan bantuan alat pengukur kecepatan *speed gun*, dihasilkan nilai kecepatan (V) sebagai berikut:

Gambar 5. Kecepatan sesaat (*spot speed*)

Nilai penurunan kecepatan terjadi pada jam 11.00 – 13.00 wita dengan kecepatan terendah sebesar 14,25 km/jam

Kondisi hambatan samping hasil survey lapangan dengan *with on street parking* sebagai berikut:

Tabel 1. Kondisi hambatan Samping

Tipe kejadian hambatan samping	Simbol	Faktor Bobot	Frekuensi Kejadian	Frekuensi berbobot
(20)	(21)	(22)	(23)	(24)
Pejalan Kaki	PED	0.50	85 /Jam, 200 m	42.50
Parkir, Kendaraan berhenti	PSV	1.00	265 /Jam, 200 m	265.00
Kendaraan masuk + keluar	EEV	0.70	202 /Jam, 200 m	141.40
Kendaraan Lambat	SMV	0.40	158 /Jam	63.20
Total				512.10

Sumber : Data primer, 2022

Dari hasil penilaian kondisi hambatan samping termasuk dalam kategori hambatan samping Tinggi karena berada pada rentang nilai hambatan samping 500-899 frekuensi kejadian.

Kemudian dengan menghilangkan nilai pada PSV (parkir, kendaraan berhenti) yang dianggap parkir tepi jalan dihilangkan, maka nilai frekuensi kejadian turun menjadi 247,10 frekuensi kejadian. Nilai tersebut termasuk dalam kategori hambatan samping rendah (L) karena berada pada nilai rentang frekuensi kejadian 100-299 frekuensi berbobot kejadian.

Hasil perhitungan dengan menggunakan metode MKJI'97 pada kondisi existing (*with on street parking*) menghasilkan nilai sebagai berikut:

Tabel 2. Kinerja lalu-lintas kondisi existing (*with on street parking*)

FV (km/j)	C (smp/j)	Q (smp/J)	LOS (Q/C)	VLv (km/j)
55,81	2860, 5	1392,3 1	0,49/ C	54

Sumber: analisis, 2022

Kecepatan arus bebas yang terjadi sebesar 55,81 km/jam, kapasitas ruas jalan sebesar 2.860,5 sm/jam, dengan volume lalu-lintas rata-rata 1.392,21 smp/jam, kinerja lalu-lintas (LOS) sebesar 0,49 (LOS=C) dan kecepatan kendaraan sebesar 54 km/jam.

Hasil perhitungan dengan menggunakan metode MKJI'97 pada kondisi tanpa adanya parkir badan jalan (*without on street parking*) menghasilkan nilai sebagai berikut:

Tabel 3. Kinerja lalu-lintas kondisi *without on street parking*

FV (km/j)	C (smp/j)	Q (smp/J)	LOS (Q/C)	VLv (km/j)
40,55	1516,5	1392,31	0,92/ E	20,5

Sumber: analisis, 2022

Kecepatan arus bebas yang terjadi sebesar 40,55 km/jam, kapasitas ruas jalan sebesar 1516,5 sm/jam, dengan volume lalu-lintas rata-rata 1.392,21 smp/jam, kinerja lalu-lintas (LOS) sebesar 0,92 (LOS=E) dan kecepatan kendaraan sebesar 20,5 km/jam.

Dari hasil analisis tersebut, maka jelas sekali faktor parkir tepi jalan (*on street parking*) menjadi permasalahan yang mesti dicarikan solusinya.

D. Penutup

Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi kemacetan pada ruas jalan Panglima Batur Kota Samarinda terhadap beban lalu-lintas kawasan perdagangan disekitar Citra Niaga dan Pasar Pagi dengan adanya *on street parking*, maka terjadi penurunan terhadap kapasitas jalan sebesar 53,02%, penurunan kecepatan sebesar 37,96% dan penurunan tingkat pelayanan jalan (LOS) dari kondisi LOS C ($Q/C = 0,49$) menjadi LOS E ($Q/C = 0,92$). Artinya dengan adanya parkir tepi jalan (*on street parking*) terjadi penurunan kinerja lalu-lintas di sekitar kawasan niaga jalan Panglima Batur dan sekitarnya.

Rekomendasi

Dari hasil analisis yang dilakukan dengan data-data yang didapatkan, maka ada beberapa rekomendasi yang bisa dijadikan solusi terhadap permasalahan kemacetan di sekitar kawasan Panglima Batur, Citra Niaga dan Pasar Pagi sebagai berikut:

1. Membuat kantong - kantong parkir (*off street parking*) pada sekitar kawasan tersebut seperti dengan parkir tingkat di Mall Mesra Indah.
2. Revitalisasi kawasan Citra Niaga diharapkan mengakomodir ruang parkir sesuai jumlah SRP yang dibutuhkan, untuk mengakomodir jumlah kendaraan yang ada di sekitar kawasan niaga tersebut.
3. Sinkronisasi kebijakan antar kawasan yang ada untuk bersinergi dalam menyediakan tempat parkir, serta memberantas parkir-parkir liar yang dikelola oleh perorangan atau organisasi kemasyarakatan lainnya.
4. Pembiayaan terhadap pembangunan *off street parking* dapat dilakukan dengan cara Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS).

Ucapan Terimakasih

Penulis ucapkan terima kasih kepada Dinas Perhubungan Kota Samarinda dan rekan-rekan dosen di lingkungan Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda, khususnya dosen-dosen Fakultas Teknik, prodi Teknik Sipil yang selalu memberikan semangat untuk terus berkarya dalam Tri Darma Perguruan Tinggi. Penelitian ini jauh dari sempurna, namun diharapkan memberikan masukan kepada Pemerintah Kota Samarinda dalam penataan konsep transportasi khususnya pada kawasan-kawasan niaga yang rentan terhadap kemacetan lalu-lintas.

Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Samarinda., 2022, *Kota Samarinda Dalam Angka* (online),tersedia:<https://samarindakota.bps.go.id/publication/2022/02/25/9bccd10b81b1be9b0637bf8e/kota-samarinda-dalam-angka-2022.html>
- Departemen Pekerjaan Umum., 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Direktorat Jenderal Bina Marga dan Departemen Pekerjaan Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga., 2004, *Pedoman Pencacahan Lalu Lintas dengan Cara Manual*, Departemen PekerjaanUmum, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004, *Survei Inventarisasi Geometri Jalan Perkotaan*, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Purnomo, I Gusti Raka, 2012, *Karakteristik Parkir Pinggir Jalan (On Street Parking) dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Ruas Jalan*, Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Vol. 16 No.2
- Tamin, Ofyar Z., 2008, *Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi*, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Tukimun, Rosa Agustaniah., 2022, *Traffic Stream Models on Road Section* (online),tersedia:https://scholar.google.co.id/citations?view_op=view_citation&hl=id&user=G88ROsEAAAJ&citation_for_view=G88ROsEAAAJ:qxL8FJIGzNcC
- Tukimun, Eswan., 2017, *Pengaruh Volume Lalu Lintas Terhadap Kinerja Ruas Jalan Pada Jalan Lambung Mangkurat, Kurva S*: Jurnal Keilmuan dan Aplikasi Teknik Sipil, Vol. 5, No. 2, hal. 87-97, DOI:<https://doi.org/10.31293/teknikd.v5i1.2647>