

PENGARUH PEDAGANG KAKI LIMA DAN PARKIR TERHADAP KINERJA JALAN DI KOTA SEMARANG

Lalu Yahya Surya Buana¹⁾, Rifqi Aulia Abdilah¹⁾, Aiun Hayatu Rabinah¹⁾, Risman¹⁾, Warsiti¹⁾

*¹⁾ Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Semarang
Jln. Prof. H. Soedarto, S.H. Tembalang, Kota Semarang, 50275
Email: lalu.yahya.surya.buana@polines.ac.id*

ABSTRAK

Aktifitas PKL dan kendaraan yang melakukan parkir pada badan jalan menimbulkan kemacetan lalu lintas dan berkurangnya tingkat pelayanan jalan. Tujuan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi dan menganalisis pengaruh keberadaan PKL dan parkir terhadap kinerja jalan. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian survey yang dilengkapi dengan observasi. Penelitian ini menggunakan data kuantitatif yang dianalisis dengan kualitatif deskriptif. Berdasarkan hasil penelitian, disimpulkan bahwa pada ruas jalan arteri, PKL dan parkir memiliki pengaruh yang signifikan sebesar 0,026 terhadap DS dan 0,028 terhadap kecepatan, dengan kenaikan DS sebesar 14%, dan penurunan kecepatan sebesar 26%, hal tersebut juga terjadi karena pada lokasi penelitian terdapat U-Turn, lokasi tersebut merupakan jalan arteri 2 arah yang dipisah oleh median, serta perbedaan fungsi guna lahan. Sedangkan pada ruas jalan kolektor, keberadaan PKL dan parkir mempengaruhi DS sebesar 0,049 dengan kenaikan DS sebesar 7%. Sedangkan terhadap kecepatan pengaruhnya tidak signifikan sebesar 0,064, tapi terjadi penurunan kecepatan sebesar 7%. Pada ruas jalan lokal, keberadaan PKL dan parkir tidak berpengaruh signifikan baik terhadap DS maupun kecepatan, namun terjadi peningkatan DS sebesar 80%, dan penurunan kecepatan sebesar 10%, selain PKL dan parkir, hal tersebut juga disebabkan oleh volume lalu lintas yang secara langsung mempengaruhi hambatan dan kinerja jalan.

Kata kunci: Pedagang Kaki Lima, Parkir, Kinerja Jalan.

PENDAHULUAN

Untuk memenuhi kebutuhan hidup yang tidak terpenuhi ditempat tinggalnya, manusia senantiasa berpindah tempat. Salah satu wujud perpindahan manusia dari suatu tempat ke tempat lain adalah dengan kendaraan di jalan raya. Berada dalam berbagai situasi lalu lintas sudah merupakan hal yang lazim bagi sebagian orang yang memiliki rutinitas dan kesibukan di perkotaan. Oleh sebab itu para pengguna jalan sudah terbiasa menyatakan kinerja lalu lintas dengan istilah umum yang tidak terukur, misalnya macet, padat dan lain-lain. Kemacetan lalu lintas pada ruas jalan di kota-kota besar telah menjadi topik utama yang selalu menjadi masalah, terutama di negara berkembang

seperti Indonesia khususnya Kota Semarang.

Fenomena kemacetan menjadi hal yang menarik untuk dikaji, seperti halnya kemacetan yang diakibatkan oleh adanya pengaruh aktivitas perdagangan, perkantoran, rumah penduduk terhadap lalu lintas di beberapa ruas jalan di Kota Semarang dimana banyaknya kendaraan melakukan parkir pada badan jalan sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas dan terhambatnya arus lalu lintas serta berkurangnya tingkat pelayanan jalan. Fungsi Utama dari Jalan adalah sebagai prasarana lalu lintas atau angkutan guna mendukung kelancaran arus barang dan Jasa serta aktifitas masyarakat.

Kemampuan jalan untuk memberikan pelayanan lalu lintas yang

baik dan maksimal sangat terkait dengan kapasitas ruas jalan tersebut (Putranto,2016). Kinerja jalan dan kinerja lalu lintas suatu jalan di perkotaan bisa saja berbeda dengan jalan lainnya, hal tersebut terjadi karena fungsi dan kelas jalan yang berbeda sehingga membuat kondisi jalan dan lalu lintas memiliki karakter dan hambatan yang berbeda pula.

Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah, mengidentifikasi dan menganalisis pengaruh pedagang kaki lima dan parkir terhadap kinerja jalan.

METODE PENELITIAN

Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan salah satu tahap untuk menentukan penyelesaian suatu masalah secara ilmiah. Adapun metode pengumpulan data dilakukan dalam penelitian ini dilakukan dengan metode survey, pengamatan dan studi pustaka.

Observasi Lapangan

Observasi lapangan yaitu metode pengumpulan datanya dengan melakukan pengamatan, pengukuran, dan pencatatan gejala obyek yang diselidiki yang bertujuan untuk cek dan ricek terhadap kebenaran wawancara. Pelaksanaan observasi dilakukan pada hari kerja hari senin pada pukul 06.30 – 9.00 WIB, 11.30 – 14.00 WIB dan 15.30 – 18.00 WIB. Observasi dilakukan oleh 2 orang tenaga survei dan alat yang dibutuhkan dalam observasi ini adalah alat tulis yang digunakan untuk mencatat data secara umum kondisi pada lokasi penelitian. Observasi ini dititikberatkan pada fenomena lingkungan sekitar tempat pedagang berdagang serta survei lalu lintas meliputi: Survey Geometri Jalan, Survey LHR, Survey PKL dan Parkir.

1. *Survey* Geometri Jalan

Survey ini dilakukan dengan cara mengukur lebar jalur, lebar bahu jalan dan survey ini juga untuk mencari tipe jalan dan ada tidaknya median. Survei dilakukan pada hari minggu pagi dimana melihat kondisi lalu lintas tidak terlalu padat sehingga mempermudah dalam pengukuran. Survei ini dilakukan oleh 2 orang tenaga survei dan alat yang dibutuhkan dalam survei ini adalah meteran/pita ukur dan alat tulis untuk mencatat data yang diperoleh.

2. *Survey* LHR

Survey ini dilakukan untuk memperoleh jumlah dan karakteristik kendaraan yang melewati jalan di lokasi penelitian dengan mendapatkan data lalu lintas terkait volume lalu lintas, kecepatan kendaraan dan kepadatan kendaraan yang didapatkan dengan bantuan kamera yang merekam arus lalu lintas pada kawasan tersebut dan kemudian data volume lalu lintas dihitung kembali dengan hasil rekaman kamera tersebut dengan bantuan computer untuk melihat hasil rekaman di lapangan.

3. *Survey* PKL dan Parkir

Survey ini dilakukan untuk memperoleh jumlah pedagang kaki lima dan parkir di lokasi penelitian dengan melakukan pengamatan selama 1 jam pada setiap segmen dengan panjang masing - masing segmen adalah 200 m, survei dilakukan pada pukul 16.00 sampai pukul 17.00 WIB.

Metode Analisis Data

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian survei dilengkapi dengan observasi, serta survei lalu lintas menggunakan teknik perhitungan kapasitas jalan dan hambatan samping yang mengacu pada Manual Kapasitas

Jalan Indonesia (MKJI) tahun 1997. Penelitian menggunakan data kuantitatif yang dianalisis menggunakan kualitatif deskriptif dan dihubungkan dengan suatu gejala atau keadaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh keberadaan pedagang kaki lima dan parkir. Pengumpulan data hambatan samping dilakukan dengan menghitung jenis aktivitas samping di ruas jalan seperti pejalan kaki, pedagang kaki lima di bahu jalan dan kendaraan parkir yang mempengaruhi kelancaran lalu lintas. Kapasitas jalan dapat dihitung dengan survey lalu lintas yaitu perhitungan volume lalu lintas dan tingkat pelayanan jalan v/c ratio untuk mengetahui kondisi arus lalu lintas di lokasi penelitian.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data kuantitatif yang dianalisis menggunakan analisis kualitatif deskriptif. Analisis kualitatif deskriptif digunakan untuk mengetahui karakteristik pedagang kaki lima dan parkir pada suatu kawasan.

Setelah data-data tersebut terkumpul maka selanjutnya dilakukan pekerjaan pengolahan data, bila data yang telah terkumpul belum cukup maka dilakukan pengumpulan data kembali. Adapun pengolahan data yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1) Pengolahan LHR

Setelah data lalu lintas terkumpul selama periode jam pengamatan, hasil perhitungan masing-masing kendaraan tersebut dapat diketahui jumlah tiap jenis kendaraan dan keseluruhan jumlah kendaraan. Perhitungan dilakukan secara terus menerus untuk semua data kendaraan yang masuk pada keseluruhan jam pengamatan, sehingga didapat susunan data volume kendaraan, kecepatan dan kepadatan pada setiap interval waktunya. Setelah data-data tersebut diolah maka dilakukam

pencarian nilai ekuivalen mobil penumpang yang nantinya akan digunakan untuk mencari nilai derajat kejenuhan.

2) Pengolahan Data PKL dan Parkir

Data pedagang kaki lima dan parkir yang terkumpul kemudian diolah dengan menghitung dan mengelompokkan masing - masing jenis pedagang pada tiap-tiap lokasi berdasarkan karakteristik dan polanya.

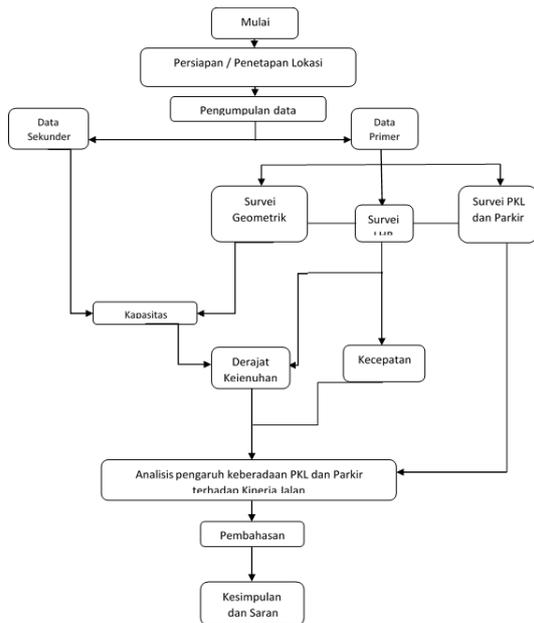
Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini yang digunakan agar dapat menjawab dari tujuan penelitian yang tercantum pada bab 1 maka akan dilakukan analisis sebagai berikut:

Data yang telah terkumpul kemudian diolah sehingga mendapat data terkait volume lalu lintas dengan satuan kendaraan/jam yang kemudian akan dikonversi menjadi smp/jam dengan menggunakan emp dari MKJI 1997, serta data Kecepatan dengan satuan km/jam. Hasil yang telah didapat kemudian digunakan untuk menghitung derajat kejenuhan dan kecepatan dengan syarat dan ketentuan lain menggunakan MKJI 1997.

Adapun variabel yang dianalisis meliputi: a) Pedagang kaki lima dan parkir (X); akan menghasilkan perubahan besar terhadap kinerja jalan dan lalu lintas. Kinerja (Y); b) Kinerja Jalan.

Bagan Alir Penelitian

Dalam tahapan-tahapan penelitian diperlukan kerangka kerja yang berisi alur penelitian dari awal sampai dengan diperolehnya suatu kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan. Kerangka kerja penelitian tersebut dapat dilihat dalam bagan alir sebagaimana pada Gambar 1 berikut:



Gambar 1. Bagan alir penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Pedagang Kaki Lima dan Parkir

Kondisi pedagang kaki lima dan parkir pada masing-masing ruas jalan, dapat dilihat pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1.
Kondisi Keberadaan PKL dan Parkir

Ruas Jalan	Jumlah PKL	Jumlah Kejadian	Fungsi Jalan	Sudut Parkir	Lokasi Parkir	Lebar Ruang Parkir
Jl. Soekarno-Hatta	45	65	Arteri	0°	Jalur lalu lintas	2.3m
Jl. Perintis Kemerdekaan	11	13	Arteri	0°	Jalur lalu lintas	2.3m
Jl. RE. Martadinata	28	39	Arteri	0°	Bahu jalan sampai jalur lalu lintas	2.3m
Jl. MT. Haryono	23	70	Kolektor	0°	Bahu jalan sampai jalur lalu lintas	2.3m
Jl. MH. Thamrin	26	88	Kolektor	0°	Jalur lalu lintas	2.3m
Jl. Dr. Cipto	16	47	Kolektor	0°	Bahu jalan sampai jalur lalu lintas	2.3m
Jl. Kokrosono	45	67	Lokal	0°	Jalur lalu lintas	2.3m
Jl. Muradi	6	14	Lokal	0°	Bahu jalan sampai jalur lalu lintas	2.3m

Sumber: Hasil Survey

Analisis Terhadap Derajat Kejenuhan

Analisis pengaruh PKL dan Parkir terhadap Kinerja Jalan pada penelitian ini dilakukan dengan mendeskripsikan pengaruh yang terjadi pada masing-masing lokasi penelitian terkait dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir yang berada pada jalan tersebut, kemudian dilakukan dengan menghitung

DS atau V/C Ratio yang kemudian didapatkan hasil yang nantinya merupakan tingkat pelayanan pada jalan tersebut. Berikut pada Tabel 2, 3 dan Tabel 4. hasil analisis keberadaan PKL dan Parkir terhadap derajat kejenuhan pada ruas jalan arteri, kolektor, dan jalan lokal.

Tabel 2.
Analisis Derajat Kejenuhan Ruas Jalan Arteri Dengan dan Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir

No.	Ruas jalan	Tanpa PKL dan Parkir DS	Dengan PKL dan Parkir DS	Selisih
1	Jl. Soekarno-Hatta (arah Pedurungan)	0.60	0.68	13.04%
2	Jl. Soekarno-Hatta (arah Citarum)			
3	Jl. Perintis Kemerdekaan (arah Semarang)	0.78	0.89	13.19%
4	Jl. Perintis Kemerdekaan (arah Ungaran)			
5	Jl. RE. Martadinata (arah Jakarta)	0.52	0.59	13.19%
6	Jl. RE. Martadinata (arah Surabaya)			

Sumber: Hasil Analisis

Pada ruas jalan Arteri, besaran jumlah Pedagang Kaki Lima dan kejadian Parkir mempengaruhi semua ruas jalan dengan besarnya pengaruh yang berbeda-beda pada semua ruas jalan, seperti pada jalan Perintis Kemerdekaan memiliki DS sebesar 0,78 dimana angka tersebut merupakan DS tertinggi pada ruas jalan Arteri pada penelitian ini, sedangkan dengan adanya PKL dan kejadian parker pada jalan tersebut, DS meningkat menjadi 0,89 dan terjadi kenaikan DS sebesar 13,19%. Pada jalan Soekarno-Hatta memiliki DS sebesar 0,60, sedangkan dengan adanya PKL dan kejadian parker pada jalan tersebut, DS meningkat menjadi 0,68 dan terjadi kenaikan DS sebesar 13,04%. Sedangkan pada ruas jalan RE. Martadinata memiliki DS sebesar 0,52, sedangkan dengan adanya PKL dan kejadian parker pada jalan tersebut, DS meningkat menjadi 0,59 dan terjadi kenaikan DS sebesar 13,19%.

Tabel 3.
Analisis Derajat Kejenuhan Ruas Jalan Kolektor Dengan dan Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir

No.	Ruas Jalan	Tanpa PKL dan Parkir	Dengan PKL dan Parkir	Selisih
		DS	DS	
1	Jl. MT. Haryono	0.77	0.82	7.20%
2	Jl. MH. Thamrin	0.80	0.83	3.88%
3	Jl. Dr. Cipto	0.66	0.73	9.89%

Sumber: Hasil Analisis

Pada ruas jalan Kolektor, besaran jumlah Pedagang Kaki Lima dan kejadian Parkir mempengaruhi semua ruas jalan dengan besarnya pengaruh yang berbeda - beda pada semua ruas jalan, seperti pada jalan MH. Thamrin memiliki DS sebesar 0,80 dimana angka tersebut merupakan DS tertinggi pada ruas jalan Kolektor pada penelitian ini, sedangkan dengan adanya PKL dan kejadian parkir pada jalan tersebut, DS meningkat menjadi 0,83 dan terjadi kenaikan DS sebesar 3, 88%. Pada jalan MT. Haryono memiliki DS sebesar 0,77, sedangkan dengan adanya PKL dan kejadian parkir pada jalan tersebut, DS meningkat menjadi 0,82% dan terjadi kenaikan DS sebesar 7,2%. Sedangkan pada ruas jalan Dr. Cipto memiliki DS sebesar 0,66, dan dengan adanya PKL dan kejadian parkir pada jalan tersebut, DS meningkat menjadi 0,73 dan terjadi kenaikan DS sebesar 9,89%.

Tabel 4.
Analisis Derajat Kejenuhan Ruas Jalan Lokal Dengan dan Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir

No.	Ruas Jalan	Tanpa PKL dan Parkir	Dengan PKL dan Parkir	Selisih
		DS	DS	
1	Jl. Kokrosono	0.65	1.16	79%
2	Jl. Muradi	0.26	0.46	79%

Sumber: Hasil Analisis

Analisis Terhadap Kecepatan

Kecepatan kendaraan tiap durasi waktu 5 menit didapat dari segmen jalan (dalam km) dengan waktu tempuh

kendaraan (dalam jam). Sehingga didapat kecepatan ruang kendaraan (Vs) dalam km/jam. Sama halnya dengan survey arus lalu lintas, pengambilan data kecepatan kendaraan dilakukan dengan cara kendaraan bergerak yaitu pengamat melakukan pencatatan pada masing-masing arah pada ruas jalan tertentu, dengan buku panduan survey dan perhitungan waktu perjalanan lalu-lintas cara manual dari MKJI disebutkan untuk perkiraan kecepatan antara 40 km/jam sampai 65 km/jam dibutuhkan penggal jalan sejauh 50 meter. Perbandingan hasil analisis keberadaan PKL dan Parkir terhadap kecepatan pada ruas jalan arteri, kolektor, dan jalan lokal, disajikan pada Tabel 5, 6, dan Tabel 7 berikut:

Tabel 5.
Analisis Kecepatan Ruas Jalan Arteri Dengan dan Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir

No.	Ruas jalan	Kecepatan km/jam		Selisih
		Tanpa Keberadaan	Dengan Keberadaan	
1	Jl. Soekarno-Hatta (arah Pedurungan)	54.01	48.33	10.53%
2	Jl. Soekarno-Hatta (arah Citarum)	54.01	48.33	
3	Jl. Perintis Kemerdekaan (arah Semarang)	53.77	49.81	7.37%
4	Jl. Perintis Kemerdekaan (arah Ungaran)	53.77	49.81	
5	Jl. RE. Martadinata (arah Jakarta)	58.41	53.02	9.22%
6	Jl. RE. Martadinata (arah Surabaya)	58.41	53.02	

Sumber: Hasil Analisis

Perbandingan hasil analisis keberadaan PKL dan Parkir terhadap kecepatan arus bebas kendaraan pada ruas jalan arteri pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi penurunan kecepatan arus bebas pada semua ruas jalan arteri akibat adanya PKL dan Parkir dengan penurunan kecepatan sebesar 10,53% pada ruas jalan Soekarno-Hatta, 7,73% pada ruas jalan Perintis Kemerdekaan dan 9,22% pada ruas jalan RE. Martadinata.

Tabel 6.
Analisis Kecepatan Ruas Jalan Kolektor Dengan dan Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir

Ruas Jalan	Kecepatan km/jam		Selisih
	Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir	Dengan Keberadaan PKL dan Parkir	
Jl. MT. Haryono	46.37	43.53	6.12%
Jl. MH. Thamrin	44.34	43.43	2.04%
Jl. Dr. Cipto	48.27	44.48	7.84%

Sumber: Hasil Analisis

Perbandingan hasil analisis keberadaan PKL dan Parkir terhadap kecepatan arus bebas kendaraan pada ruas jalan kolektor pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi penurunan kecepatan arus bebas pada semua ruas jalan kolektor akibat adanya PKL dan Parkir dengan penurunan kecepatan sebesar 6,12% pada ruas jalan MT. Haryono, 2,04% pada ruas jalan MH. Thamrin dan 7,84% pada ruas jalan Dr. Cipto.

Tabel 7.
Analisis Kecepatan Ruas Jalan Lokal Dengan dan Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir

No.	Ruas Jalan	Kecepatan km/jam		Selisih
		Tanpa Keberadaan PKL dan Parkir	Dengan Keberadaan PKL dan Parkir	
1	Jl. Kokrosono	33.63	30.43	9.52%
2	Jl. Muradi	42.37	38.33	9.52%

Sumber: Hasil Analisis

Perbandingan hasil analisis keberadaan PKL dan Parkir terhadap kecepatan arus bebas kendaraan pada ruas jalan lokal pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi penurunan kecepatan arus bebas pada semua ruas jalan lokal akibat adanya PKL dan Parkir dengan penurunan kecepatan sebesar 9,52% pada ruas jalan Kokrosono, dan 9,52% pada ruas Jalan Muradi.

Analisis Uji Pengaruh Pedagang Kaki Lima dan Parkir Terhadap Kinerja Jalan

Hasil perhitungan dilakukan dengan menggunakan bantuan SPSS Statistic 22 untuk uji-wilcoxon pada ruas jalan arteri dan jalan lokal, sedangkan uji-T untuk ruas jalan kolektor. Variabel yang digunakan untuk adalah derajat kejenuhan (DS)serta kecepatan dengan adanya dan tanpa Pedagang Kaki Lima dan Parkir pada ruas jalan Arteri. Hasil ujipengaruh terhadap derajat kejenuhan (DS) dapat dilihat pada Tabel 8, 9 dan Tabel 10.

Tabel 8.
Uji Pengaruh PKL dan Parkir Terhadap Derajat Kejenuhan (DS) di Ruas Jalan Arteri

	DS Rata-rata	Selisih	Sig. (2-tailed)
Tanpa keberadaan PKL dan Parkir	0.63	14%	0.026
Dengan keberadaan PKL dan Parkir	0.72		

Sumber: Hasil Analisis

Hasil analisis uji pengaruh pada keberadaan PKL dan Parkir terhadap derajat kejenuhan pada ruas jalan arteri pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi kenaikan angka DS dengan selisih sebesar 14% pada kesuruhan ruas jalan arteri akibat adanya PKL dan Parkir.

Tabel 9.
Uji Pengaruh PKL dan Parkir Terhadap Derajat Kejenuhan (DS) di Ruas Jalan Kolektor

	DS Rata-rata	Selisih	Sig. (2-tailed)
Tanpa keberadaan PKL dan Parkir	0.74	7%	0.049
Dengan keberadaan PKL dan Parkir	0.79		

Sumber : Hasil Analisis

Hasil analisis uji pengaruh pada keberadaan PKL dan Parkir terhadap derajat kejenuhan pada ruas jalan kolektor pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi kenaikan angka DS

dengan selisih sebesar 7% pada keseruhan ruas jalan kolektor akibat adanya PKL dan Parkir.

Tabel 10.

Uji Pengaruh PKL dan Parkir Terhadap Derajat Kejenuhan(DS) di Ruas Jalan Lokal

DS Rata-rata	Selisih	Sig. (2-tailed)
Tanpa keberadaan PKL dan Parkir	0.45	80%
Dengan keberadaan PKL dan Parkir	0.81	

Sumber: Hasil Analisis

Hasil analisis uji pengaruh pada keberadaan PKL dan Parkir terhadap derajat kejenuhan pada ruas jalan lokal pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi kenaikan angka DS dengan selisih sebesar 80% pada keseruhan ruas jalan lokal akibat adanya PKL dan Parkir.

Hasil uji pengaruh terhadap kecepatan dapat dilihat pada Tabel 11, 12 dan Tabel 13.

Tabel 11.

Uji Pengaruh PKL dan Parkir Terhadap kecepatan di Ruas Jalan Arteri

Kecepatan Rata-rata	Selisih	Sig. (2-tailed)
Tanpa keberadaan PKL dan Parkir	55.39	26%
Dengan keberadaan PKL dan Parkir	41.08	

Sumber: Hasil Analisis

Hasil analisis uji pengaruh pada keberadaan PKL dan Parkir terhadap kecepatan arus bebas pada ruas jalan arteri pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi kenaikan angka kecepatan dengan selisih sebesar 26% pada keseruhan ruas jalan arteri akibat adanya PKL dan Parkir.

Tabel 12.

Uji Pengaruh PKL dan Parkir Terhadap kecepatan di Ruas Jalan Kolektor

Kecepatan Rata-rata	Selisih	Sig. (2-tailed)
Tanpa keberadaan PKL dan Parkir	46.32	7%
Dengan keberadaan PKL dan Parkir	43.19	

Sumber: Hasil Analisis

Hasil analisis uji pengaruh pada keberadaan PKL dan Parkir terhadap kecepatan arus bebas pada ruas jalan kolektor pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi kenaikan angka kecepatan dengan selisih sebesar 7% pada keseruhan ruas jalan kolektor akibat adanya PKL dan Parkir.

Tabel 13.

Uji Pengaruh PKL dan Parkir Terhadap Kecepatan di Ruas Jalan Lokal

Kecepatan Rata-rata	Selisih	Sig. (2-tailed)
Tanpa keberadaan PKL dan Parkir	38	10%
Dengan keberadaan PKL dan Parkir	34.38	

Sumber: Hasil Analisis

Hasil analisis uji pengaruh pada keberadaan PKL dan Parkir terhadap kecepatan arus bebas pada ruas jalan lokal pada tabel di atas menunjukkan bahwa terjadi kenaikan angka kecepatan dengan selisih sebesar 10% pada keseruhan ruas jalan lokal akibat adanya PKL dan Parkir.

Pembahasan

Pada hasil analisis kinerja jalan dengan menghitung tingkat pelayanan jalan, maka didapatkan nilai DS atau V/C Ratio yang akan menunjukkan tingkat pelayanan jalan.

Hasil analisis menunjukkan bahwa pada ruas jalan arteri, terdapat pengaruh yang signifikan sebesar 0,026 dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap DS dan terjadi kenaikan angka derajat kejenuhan sebesar 14 % dengan DS rata-rata sebesar 0,63 tanpa

keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir menjadi 0,72 dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir. Sedangkan pengaruh keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap Kecepatan pada ruas jalan arteri memiliki pengaruh yang signifikan sebesar 0,028 dengan penurunan kecepatan sebesar 26% dari 55,39 km/jam menjadi 41,08 km/jam dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir.

Selain pengaruh karena keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir, penurunan kinerja dengan meningkatnya angka derajat kejenuhan serta penurunan kecepatan yang terjadi pada ruas jalan arteri pada penelitian ini terjadi karena beberapa faktor di lapangan, berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti bahwa pada lokasi penelitian terdapat putar balik arah (*U-Turn*) dimana pada lokasi tersebut merupakan jalan arteri 2 arah yang dipisah oleh median yang lebih tinggi dari permukaan jalan. Pengaruh *U-Turn* terhadap kinerja jalan tersebut telah sesuai dengan hasil penelitian yang diungkapkan oleh Kasan (2005) berjudul “Pengaruh *U-turn* Terhadap Karakteristik Arus Lalu Lintas di Ruas Jalan Kota Palu (Studi Kasus Jl. Moh. Yamin Palu)”. Bahwa semakin besar volume kendaraan maka semakin jauh jarak pengaruh *U-Turn* terhadap kecepatan kendaraan.

Selain faktor putar balik arah (*U-Turn*), dari sudut pandang peneliti, perbedaan tingkat kenaikan derajat kejenuhan serta penurunan kecepatan rata-rata pada semua ruas jalan arteri dalam penelitian ini juga terdapat faktor lain yang mempengaruhi besarnya kinerja jalan dan besarnya jumlah keberadaan PKL, hal tersebut terjadi karena kondisi di lapangan, berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti

bahwa pada lokasi penelitian memiliki fungsi guna lahan yang berbeda - beda yang membuat jumlah PKL pada masing-masing ruas jalan memiliki jumlah yang berbeda.

Pengaruh tata guna lahan terhadap kinerja jalan tersebut telah sesuai dengan hasil penelitian yang diungkapkan oleh Aditiawan (2016) berjudul “Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Terhadap Bangkitan Lalu Lintas Pada Koridor Jalan Zainal Abidin Pagar Alam Di Kota Bandar Lampung”. Bahwa Pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan lalu lintas di Jalan Zainal Abidin Pagar Alam dipengaruhi oleh jenis tata guna lahan permukiman, pendidikan, perdagangan dan jasa. Makin tinggi tingkat aktivitas penggunaan lahan, makin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam memberikan bangkitan lalu lintas.

Sedangkan pada ruas jalan Kolektor dengan fungsi guna lahan yang sama yaitu sebagai pusat perdagangan dan jasa, dan permukiman, dan merupakan jalan dengan pengguna arus satu arah tanpa pembatas jalan (median) dan *U-Turn*, keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir mempengaruhi derajat kejenuhan pada semua ruas jalan dengan pengaruh yang signifikan sebesar 0,049 dengan kenaikan angka DS sebesar 7% dari 0,74 menjadi 0,79. Sedangkan pengaruh keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap kecepatan tidak memiliki pengaruh yang signifikan dengan angka sebesar 0,064, tapi terdapat penurunan kecepatan sebesar 7% dari 46,32 km/jam menjadi 43,19 km/jam.

Selain pengaruh keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap kinerja jalan pada jalan kolektor ini, dari sudut pandang peneliti, perbedaan tingkat kenaikan derajat kejenuhan serta penurunan kecepatan rata-rata pada

semua ruas jalan kolektor dalam penelitian ini juga terdapat faktor lain yang mempengaruhi besarnya kinerja jalan, hal tersebut terjadi karena kondisi di lapangan, berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti bahwa pada lokasi penelitian memiliki lebar lajur yang berbeda serta bahu jalan dan kerb yang memiliki lebar yang berbeda-beda. Hal tersebut sesuai dengan hasil penelitian yang diungkapkan oleh Muhtadi (2010) berjudul “Analisis Kapasitas, Tingkat Pelayanan, Kinerja dan Pengaruh Pembuatan Median Jalan” bahwa lebar efektif jalur lalu lintas mempengaruhi peningkatan kinerja suatu jalan dari segi kapasitas jalan.

Pada ruas jalan Lokal, keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir tidak memiliki pengaruh yang signifikan baik terhadap derajat kejenuhan maupun kecepatan, hal tersebut karena angka sig. terhadap derajat kejenuhan sebesar 0.18 dan terhadap kecepatan sebesar 0.18, namun jika dilihat dari peningkatan DS dan penurunan kecepatannya, terjadi peningkatan angka DS sebesar 80% dari 0,45 menjadi 0,81. Pengaruhnya terhadap kecepatan dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terjadi penurunan kecepatan sebesar 10% dari 38 km/jam menjadi 34,38 km/jam.

Pengaruh yang tidak signifikan dari keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap kinerja jalan pada ruas jalan lokal ini terjadi karena karena berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh peneliti bahwa masing-masing ruas jalan memiliki volume arus lalu lintas yang berbeda Ruas jalan Kokrosono memiliki volume sebesar 1513,4 smp/jam, sedangkan Jl. Muradi sebesar 758,8 smp/jam, meskipun memiliki karakteristik yang sama sebagai fungsi dan status jalan lokal dengan pengguna arus dua arah, merupakan Bagian Wilayah Kota

(BWK) III. Berdasarkan metode MKJI 1997, dimana penghitungan derajat kejenuhan diidentifikasi menggunakan volume kendaraan yaitu dengan menghitung kapasitas jalan dan dibandingkan dengan volume lalu lintas yang berarti volume dan kapasitas secara langsung mempengaruhi hambatan dan kinerja jalan.

Hal tersebut sesuai dengan hasil penelitian yang diungkapkan oleh Triana (2009) berjudul “Simulasi Pengaturan Lampu Lalu Lintas Pada Multi Persimpangan Yang Berdekatan Menggunakan Logika Fuzzy” bahwa Upaya mengelola lalu lintas pada dasarnya adalah upaya mengoptimalkan kapasitas jaringan jalan untuk menampung volume lalu lintas yang ada atau diperkirakan akan terjadi. Persoalan utama adalah kapasitas jaringan jalan sudah mendekati kejenuhan atau malah sudah melampaui, artinya persediaan ($\text{kapasitas} = C$) lebih kecil dari permintaan ($\text{volume lalu lintas} = V$).

PENUTUP

Simpulan

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada ruas jalan Arteri, terdapat pengaruh yang signifikan sebesar 0,026 dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap DS dan terjadi kenaikan angka derajat kejenuhan sebesar 14 % dengan DS sebesar 0,63 menjadi 0,72. Sedangkan pengaruh keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap Kecepatan pada ruas jalan arteri memiliki pengaruh yang signifikan sebesar 0,028 dengan penurunan kecepatan sebesar 26% dari 55,39 km/jam menjadi 41,08 km/jam. Hal tersebut terjadi karena pada lokasi

penelitian terdapat putar balik arah (*U-Turn*), dimana pada lokasi tersebut merupakan jalan arteri 2 arah yang dipisah oleh median yang lebih tinggi dari permukaan jalan. Perbedaan tingkat kenaikan derajat kejenuhan serta penurunan kecepatan rata-rata pada semua ruas jalan arteri dalam penelitian ini juga terdapat faktor lain yaitu fungsi guna lahan.

2. Sedangkan pada ruas jalan Kolektor, keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir mempengaruhi derajat kejenuhan pada semua ruas jalan dengan pengaruh yang signifikan sebesar 0,049 dengan kenaikan angka DS sebesar 7% dari 0,74 menjadi 0,79. Sedangkan pengaruh keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir terhadap kecepatan tidak memiliki pengaruh yang signifikan dengan angka sebesar 0,064, tapi terdapat penurunan kecepatan sebesar 7% dari 46,32 km/jam menjadi 43,19 km/jam. Selain pengaruh keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir faktor lain yang mempengaruhi kinerja jalan pada jalan Kolektor ini adalah lebar efektif jalur.
3. Pada ruas jalan Lokal, keberadaan Pedagang Kaki Lima dan Parkir tidak memiliki pengaruh yang signifikan baik terhadap derajat kejenuhan maupun kecepatan, hal tersebut karena angka sig. terhadap derajat kejenuhan sebesar 0.18 dan terhadap kecepatan sebesar 0.18, namun jika dilihat dari peningkatan DS dan penurunan kecepatannya, terjadi peningkatan angka DS sebesar 80% dari 0,45 menjadi 0,81. Pengaruhnya terhadap kecepatan dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima

dan Parkir terjadi penurunan kecepatan sebesar 10% dari 38 km/jam menjadi 34,38 km/jam. Hal tersebut disebabkan bukan oleh kegiatan Pedagang Kaki Lima dan Parkir, tetapi volume lalu lintas yang secara langsung mempengaruhi hambatan dan kinerja jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditiawan M.V.(2016), *Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Terhadap Bangkitan Lalu Lintas Pada Koridor Jalan Zainal Abidin Pagar Alam Di Kota Bandar Lampung*, Bandar Lampung : Tesis;Program Pasacasarjana Magister Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung.
- Kasan M, Mashuri, Listiawati H. (2005), *Pengaruh U-Turn Terhadap Karakteristik Llau Lintas di Ruas Jalan Kota Palu (Studi Kasus Jl. Moh. Yamin Palu)*. Palu: Jurnal SMARTEK. Volume 3, Nomor 3.
- Khisty, C., Jotin, K. dan Lall, B. Kent (2003), *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi, Jilid 1*, Jakarta: Erlangga.
- Kementrian Pekerjaan Umum (2014), *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI)*, Jakarta: PU
- Morlok, Edward K. (1988), *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Muhtadi. Adhi. 2010. *Analisis Kapasitas, Tingkat Pelayanan, Kinerja dan Pengaruh Pembuatan Median Jalan*. Neutron Volume 10, Nomor 1.
- Ningsih, Dewi Handayni Untari. (2010). *Analisa Optimasi Jaringan Jalan Berdasar Kepadatan Lalulintas di Wilayah Semarang dengan Berbantuan Sistem Informasi Geografi (Studi Kasus Wilayah Dati*

II Semarang). Semarang: Jurnal Teknologi Informasi DINAMIK Volume XV, No.2, Juli 2010 : 121-135.

- Peraturan Pemerintah Daerah Kota Semarang No. 9 . (1987). Semarang: Pemerintah Daerah Kota Semarang.
- PP No. 34. (2006). *Peraturan pemerintah Nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan*.
- Putranto, L.S. (2016). *Rekayasa Lalu Lintas Edisi Ketiga*Jakarta: Indeks.
- Triana Anggi. (2009). *Simulasi Pengaturan Lampu Lalu Lintas Pada Multi Persimpangan Yang Berdekatan Menggunakan Logika Fuzzy*. Tugas Akhir. Jurusan Elektro Fakultas Teknik Dan Ilmu Komputer. Bandung: Universitas Komputer Indonesia.
- UU RI No. 38. (2014). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*.
- Widjajanti, Retno.(2012). *Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima di Ruang Kota (Studi Kasus: Kawasan Pendidikan Tembalang, Kota Semarang)*. Semarang : Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota. Volume 8, Nomor 4, 412-424 Desember 2012.