BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kota Batam adalah kota terbesar di provinsi Kepulauan Riau dan merupakan kota terbesar ke tiga populasinya di Sumatera setelah Medan dan Palembang, dengan jumlah penduduk pada Tahun 2010 mencapai 949.775 jiwa. Berdasarkan visi Kota batam, Kota Batam merupakan lokomotif pertumbuhan ekonomi nasional artinya Kota Batam sebagai lokomotif pertumbuhan ekonomi di Indonesia, bertumpu pada keunggulan comparatif sebagai kota perdagangan dan jasa, yang memiliki daya saing global dan mampu menjalankan fungsinya secara efisien, sehingga representatif dipandang dari kepentingan nasional dan internasional (RDTR Kawasan Perdagangan Nagoya, 2009). Di Kota Batam terdapat 3 pusat perdagangan utama, yaitu kawasan perdagangan Jodoh-Nagoya, Baloi dan Batam Center.

Kawasan perdagangan Nagoya dalam konteks perdagangan dan jasa merupakan zona pendukung dalam kawasan perdagangan Jodoh-Nagoya. Kawasan Nagoya adalah pengembangan kegiatan yang menunjang dan mendukung berlangsungnya kegiatan perdagangan dan jasa yang meliputi jasa perhotelan dan restoran, jasa perbankan, dan industri kreatif. Kawasan ini dikenal dengan kawasan pecinan yaitu kawasan perdagangan yang didominasi oleh pedagang-pedagang etnis china. Seiring dengan tumbuhnya pusat-pusat perdagangan yang baru kawasan ini mengalami penurunan minat dari masyarakat.

Jalan Imam Bonjol di Kawasan nagoya seiring dengan tumbuhnya pusat-pusat perdagangan yang baru kawasan ini mengalami penurunan aktivitas perdagangan yang dapat dilihat dari kondisi fisik kawasan yang berada pada koridor Jalan Imam Bonjol yang cenderung memburuk dan pertokoan yang sudah tidak berfungsi untuk berjualan. Selain itu Jalan Imam Bonjol merupakan jalan utama di kawasan perdagangan Nagoya dimana menurunnya tingkat kenyamanan berbelanja dikawasan ini yang disebabkan oleh kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan yang parkir di badan jalan serta angkutan umum yang berhenti tidak pada tempatnya. Selain itu juga

keberadaan PKL yang tidak teratur menambah ketidak nyamanan untuk para pejalan.

Kondisi yang demikian dapat diprediksikan bahwa kawasan perdagangan yang ada di Nagoya dengan seiring berjalannya waktu apabila terdapat kawasan perdagangan yang kondisinya jauh lebih baik, maka lambat laun kawasan perdagangan Nagoya akan mengalami penuruan minat. Oleh karena itu perlu dilakukan suatu usaha penataan kawasan yang tidak hanya mengatasi permasalahan yang ada tetapi dapat memberikan nilai tambah bagi peningkatan kualitas ruang kawasan. Usaha penataan kawasan diarahkan pada perencanaan kawasan perdagangan dengan penerapan konsep *pedestrian mall*.

Salah satu contoh kota yang sudah menerepkan *pedestrian mall* pada kawasan perdagangan adalah: Kesawan Square merupakan *full pedestrian mall* sepanjang 800 meter. Tempat ini mulai didirikan sejak 15 Januari 2003 dengan tujuan untuk melestarikan bangunan-bangunan di sepanjang Jalan Ahmad Yani, Medan. Jenis kegiaan utamanya adalah perdagangan makanan dan jajanan, serta cenderamata khas daerah setempat. Kegiatan-kegiatan tersebut baru memulai aktivitasnya pada sore hingga malam hari.
(www.sinarharapan.co.id/feature/cafe_resto/2004/0102/cafe1.html,2004)

Konsep *Pedestrian mall* adalah suatu konsep yang berupa fasilitas untuk pejalan kaki, pedestrian dapat berupa trotoar, alun-alun dan sebagainya. Terdapat beberapa variasi dari *pedestrian mall*. Antara lain *full pedestrian mall, transit pedestrian mall* dan *semi pedestrian mall* (Rubenstein, 1992). Konsep ini tidak hanya menanggulangi masalah pejalan kaki akan tetapi mempunyai manfaat yang dari segi pengaturan dan pengendalian lalu lintas kawasan, perbaikan aspek ekonomi sosial dan lingkungan. Selain itu juga pedestrian mall juga dapat dipakai sebagai alat untuk melakukan tindakan yang berkaitan dengan peningkatan perekonomian kota, kualitas lingkungan kota, dan kesejahteraan masyarakat.

Jalur pedestrian atau area pejalan kaki merupakan elemen penting dalam *urban design* karena berperan sebagai sistem penghubung dan sistem pendukung fasilitas ruang-ruang kota. Fungsi jalur pedestrian pada daerah perkotaan adalah:

1. Sebagai fasilitas penggerak bagi para pejalan kaki
2. Sebagai media interaksi sosial

3. Sebagai unsure pendukung, keindahan dan kenyamanan kota.

Pedestrian mall menimbulkan dampak yang positif bagi kawasan itu sendiri dan dampak negatif bagi kawasan disekitar lokasi penerapan *pedestrian mall.* Adapun dampak positif yang terjadi setelah penerapan *pedestrian mall* yaitu:

- Tingkat pelayanan trotoar di kawasan yang meningkat sehingga tingkat kenyamanan pejalan akan meningkat.
- Lokasi *pedestrian mall* akan dilengkapi dengan jalur hijau dan perabot taman lainnya yang membuat kenyamanan bagi para pejalan.
- Tempat pemberhentian atau halte yang lebih tertata dan teratur.
- Perparkiran lebih tertata dimana *on-street* parkir akan dihilangkan.

Sedangkan dampak negatif yang terjadi setelah penerapan *pedestrian mall* yaitu: pelimpahan kendaraan yang menyebabkan volume lalu lintas di jalan disekitar lokasi penerapan *pedestrian mall* akan bertambah. Sehingga tingkat pelayanan jalan akan menurun.

Penerapan *pedestrian mall* akan menjadi salah satu daya tarik tersendiri bagi kawasan perdagangan Nagoya di Kota Batam dengan pertimbangan Kota Batam sebagai pusat pelayanan perdagangan yang merupakan bagian dari visi Kota Batam dengan misi mewujudkan pengembangan perdagangan yang memiliki daya saing tinggi dengan penataan dan pengendalian pemanfaatan ruang kota yang dapat mewadahi aktifitas dan kegiatan seluruh warganya.. Kawasan perdagang Nagoya akan menjadi lebih baik dengan penerapan *pedestrian mall* sehingga para wisatawan lokal maupun mancanegara akan merasa nyaman berbelanja di kawasan.

1.2 PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan permasalahan yang terjadi pada Jalan Imam Bonjol yang telah dijelaskan di atas maka konsep *pedestrian mall* menjadi alternatif pemecahan masalah. *Pedestrian mall* memberikan dapak positif bagi kawasan yang diterapkan *pedestrian mall* sedangakan berdampak negatif untuk kawasan

disekitarnya. Dengan demikian timbul pertanyaan-pertanyaan yang akan dijadikan acuan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Apa dampak negatif jika Jalan Imam Bonjol ditata ulang dengan konsep *pedestrian mall* bagi jalan di sekitarnya?
2. Apa indikasi program yang perlu diterapkan pada Jalan Imam Bonjol sebagai lokasi penerapan konsep *pedestrian mall*?
3. Apa indikasi program yang perlu diterapkan untuk meminimasi dampak negatif bagi jalan disekitar lokasi penerapan konsep *pedestrian mall*?

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk merumuskan indikasi program dalam penerapan konsep *pedestrian mall* di Jalan Imam Bonjol kawasan perdagangan Nagoya Kota Batam. Untuk mencapai tujuan ini maka diperlukan sasaran sebagai tangga mencapai tujuan tersebut yaitu :

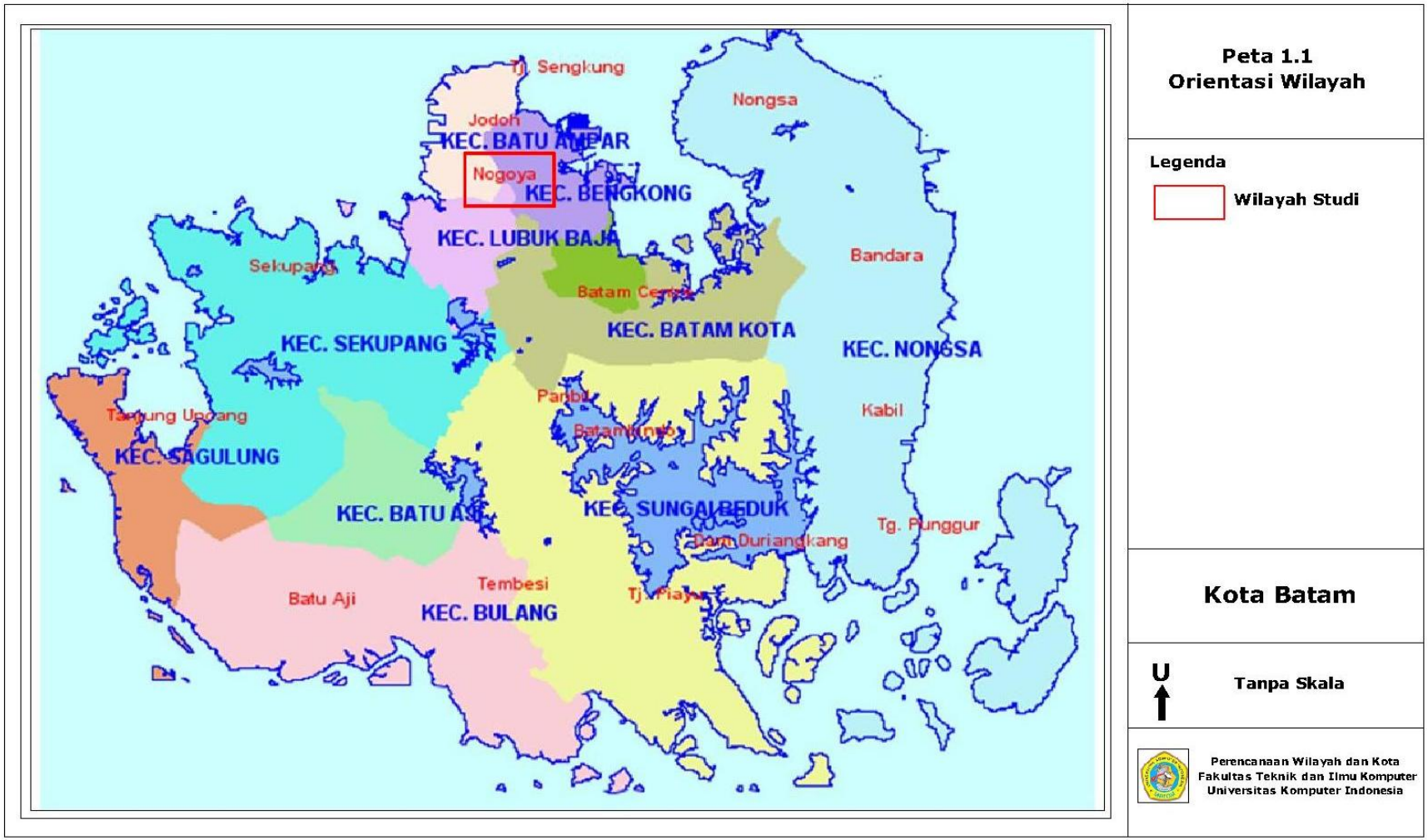
1. Mengidentifikasi dampak negatif jika Jalan Imam Bonjol ditata ulang dengan konsep *pedestrian mall* bagi jalan di sekitarnya?
2. Mengidentifikasi indikasi program yang perlu diterapkan pada Jalan Imam Bonjol sebagai lokasi penerapan konsep *pedestrian mall*?
3. Mengidentifikasi indikasi program yang perlu diterapkan untuk meminimasi dampak negatif bagi jalan disekitar lokasi penerapan konsep *pedestrian mall*?

1.4 RUANG LINGKUP

Ruang lingkup penelitian ini terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi.

1.4.1 Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah yang menjadi studi kasus dalam penelitian ini adalah ruas Jalan Imam Bonjol dan di sekitarnya Kawasan Perdagangan Nagoya Kota Batam yang terletak di Provinsi Kep.Riau untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 1.1. Lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 1.2.



Peta 1.1
Orientasi Wilayah

Legenda

Wilayah Studi

Kota Batam

U

Tanpa Skala

Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer
Universitas Komputer Indonesia



Peta 1.2
Lokasi Studi
Kawasan Nagoya

Legenda:

Lokasi Studi

Kawasan Nagoya

U

Tanpa Skala

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA

1.4.2 Lingkup Materi

Lingkup Materi dalam penelitian ini adalah perumusan indikasi program penerapan konsep *pedestrian mall*. Indikasi adalah petunjuk atau pedoman dari hasil suatu analisis yang menjadi pedoman untuk suatu kegiatan. *Pedestrian mall* terdiri atas empat konsep *pedestrian mall* yaitu: *enclosed pedestrian mall, full pedestrian mall, transit pedestrian mall dan semi pedestrian mall*. Dalam pembahasan tugas akhir ini akan membahas tiga konsep *pedestrian mall* saja yaitu *full pedestrian mall, transit pedestrian mall,* dan *semi pedestrian mall*. Dan pembahasan akan lebih diarahkan menjadi beberapa faktor untuk setiap alternatif *pedestrian mall* yaitu sistem lalu lintas, fasilitas pejalan (trotoar) , penyediaan parkir, angkutan umum (yang memiliki trayek saja) dan tempat pemberhentian angkutan /halte. Dimana menghasilkan dampak positif dan negatif dari hasil analisis. Dampak yang dibahas dalam studi ini adalah dampak negatif yang terjadi pada jalan disekitar lokasi penerapan *pedestrian mall*. Dari dampak negatif itu akan dirumuskan indikasi program untuk Jalan Imam Bonjol dan jalan disekitarnya.

1.5 METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode-metode yang terkait dengan kriteria penilaian. Kriteria yang menjadi kajian pada metode penelitian ini antara lain adalah sistem lalu lintas, fasilitas pejalan (trotoar), fasilitas parkir, angkutan umum (yang memiliki trayek saja) dan tempat pemberhentian angkutan/halte.

1.5.1 Waktu Penelitian (survai)

Survai *pedestrian counting* dilakukan pada hari senin, selasa, sabtu dan minggu pada pagi (07.00-08.00), siang (13.00-14.00), dan sore (18.00-19.00). Penetapan hari berdasarkan karakteristik hari yang beragam yaitu, hari senin dan selasa yang memiliki hari kerja satu hari penuh, hari sabtu diasumsikan sebagai akhir pekan dan hari minggu diasumsikan sebagai hari libur. Sedangkan penetapan periode waktu didasarkan pada karakteristik waktu yang merupakan jam sibuk (*peak hour).*

1.5.2 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini terdiri dari metode pengumpulan data primer dan metode pengumpulan data sekunder. Survey data primer merupakan data yang langsung diperoleh dari lapangan sedangkan survey data sekunder dilakukan melalui studi literature dan studi instansi. Data yang diambil meliputi kondisi fisik dan lingkungan Jalan Imam Bonjol, antara lain data volume kendaraan, volume pejalan, penggunaan bangunan/lahan, geometric jalan, ruang parkir, jalur pejalan dan kondisi komponen lainnya. Sedang data non fisik diperlukan untuk mendapatkan gambaran mengenai karakteristik, dan aktivitas masyarakat di wilayah studi dan sekitarnya.

Tabel I.1

Metode Pengumpulan Data

No	Kriteria	Indikator	Data	Metode Pengumpulan Data		Keterangan
				Primer	Sekunder	
1	Jalan	Tingkat pelayanan jalan	• Volume kendaraan • Kapasitas jalan		✓	Dinas Perhubungan Darat Kota Batam
2	Fasilitas Pejalan (trotoar)	Tingkat pelayanan trotoar	• Volume pejalan • Lebar trotoar dan kondisi trotoar	✓		• *Pedestrian* counting • Pengamatan langsung
3	Fasilitas Parkir	Tingkat kecukupan parkir	• Jumlah tempat parkir *on street* dan *off street* • Luas lantai pertokoan pada kawasan perdagangan	✓	✓	• Pengamatan langsung • Dinas Pedagangan Kota Batam
4	Angkutan Umum	Kemudahan mobilitas	Trayek angkutan umum		✓	Dinas Perhubungan Darat Kota Batam
5	Tempat Pemberhentian Angkutan Umum	Jarak efektif	Jarak dan lokasi tempat pemberhentian	✓		Pengamtan langsung

1.5.3 Metode Analisis

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dan metode kuantitatif. Dalam menentukan indikasi program yang tepat, maka diperlukan penilaian terhadap masing-masing tipe pedestrian baik secara kualitatif maupun kuantitatif. Penilaian secara kuantitatif dilakukan dengan cara perhitungan terhadap masing-masing kriteria yang telah dianalisis secara kuantitatif untuk masing-masing pedestrian. Sedangkan secara kualitatif dilakukan dengan melihat dampak negatif yang terjadi pada jalan sekitar penerapan *pedestrian mall*. Penelitian deskriptif (descriptive research) adalah penelitian yang memberikan gambaran terhadap fenomena-fenomena, menerangkan hubungan, menguji hipotesis-hipotesis, membuat prediksi serta mendapatkan makna dan indikasi dari suatu masalah yang ingin dipecahkan (Nazir, 1988:64). Untuk lebih jelasnya hubungan antara data, analisis dan output yang dihasilkan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel I.2

Metode Analisis

<table>
<tr><th>No</th><th>Kriteria</th><th>Variable</th><th>Standar</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Jalan</td><td>Tingkat pelayanan jalan</td><td>
<table>
<tr><td>Konsep</td><td>LOS</td></tr>
<tr><td>Full pedestrian mall</td><td>A</td></tr>
<tr><td>Transit pedestrian mall</td><td>A</td></tr>
<tr><td>Semi pedestrian mall</td><td>B</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Fasilitas Pejalan</td><td>Tingkat pelayanan trotoar</td><td>Minimal LOS B untuk masing-masing alternatif pedestrian mall.</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Fasilitas Parkir</td><td>Tingkat kecukupan parkir</td><td>Standar kebutuhan petak parkir pada kawasan komersial berdasarkan luas lantai kawasan perdagangan</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Trayek Angkutan Umum</td><td>Kenyamanan</td><td>Minimal 2 trayek angktan umum pada setiap ruas jalan.</td></tr>
<tr><td>5</td><td>Tempat Pemberhentian Angkutan Umum</td><td>Jarak efektif</td><td>200-400m dari lokasi perdagangan (Sudianto, 2004).</td></tr>
</table>

Sumber : Rangnkuman dari berbagai sumber

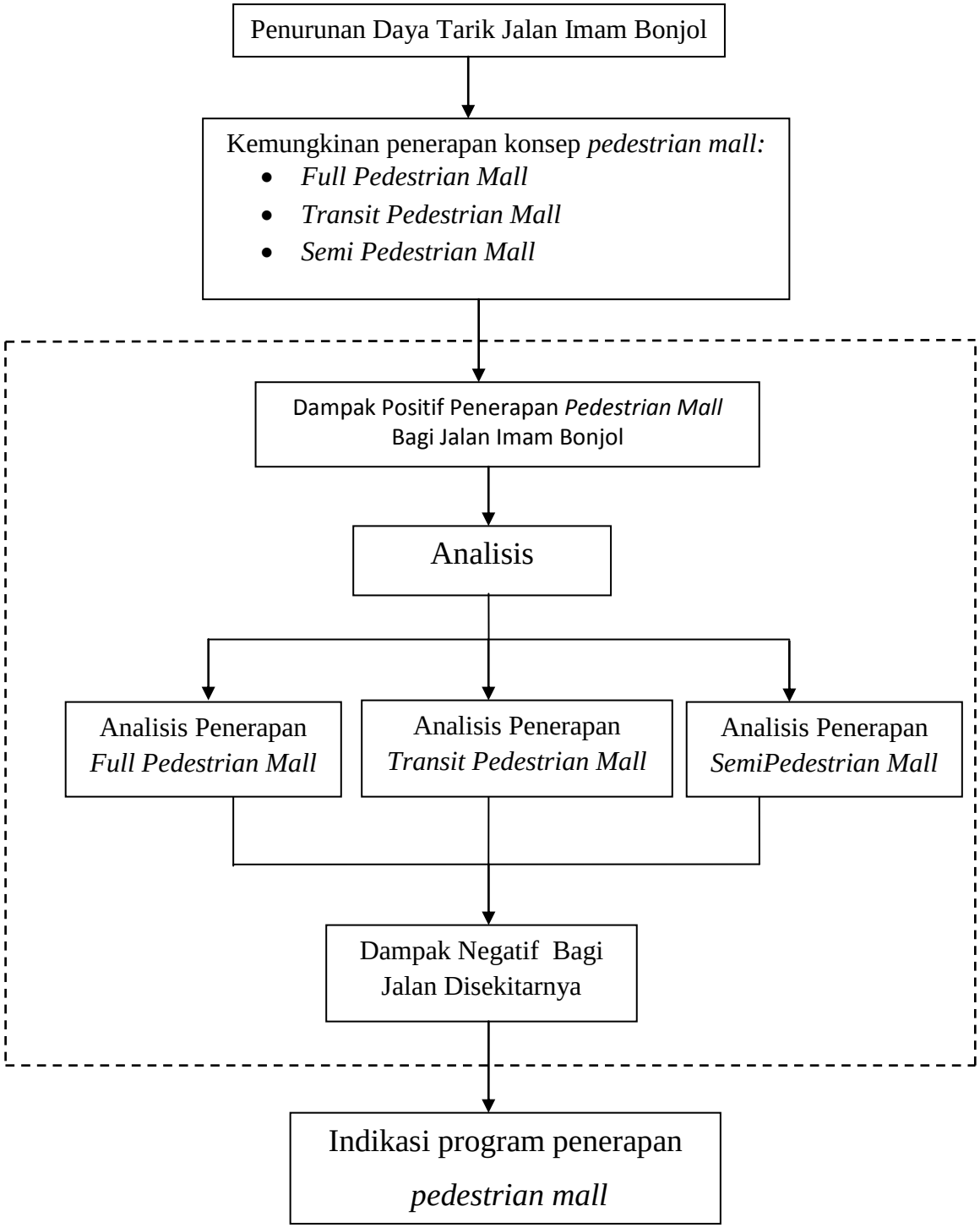
Tabel I.3

Matriks Sasaran dan Metode Analisis

Sasaran	Analisis				
	Jalan	**Fasilitas Pejalan (trotoar)**	**Fasilitas Parkir**	**Angkutan Umum**	**Tempat Perhentian angkutan umum**
Dampak negatif pada jalan disekitar lokasi penerapan *pedestrian mall*	• Menghitung proyeksi limpahan volume kendaraan • Menghitung tingkat pelayanan jalan	-	Menghitung proyeksi kebutuhan parkir	Trayek angkutan yang melewati Jalan Imam Bonjol dan jalan disekitarnya	Lokasi tempat perhentian angkutan umum
Indikasi program untuk Jalan Imam Bonjol	Tingkat pelayanan jalan	• Menghitung proyeksi penambahan lebar efektif trotar • Menghitung tingkat pelayanan trotoar			
Indikasi program untuk meminimasi dampak negatif di jalan sekitar penerapan *pedestrian mall*	• Menghitung proyeksi limpahan volume kendaraan • Tingkat pelayanan jalan				

1.5.4 Kerangka Pemikiran:

Kerangka pemikiran dari penelitian ini untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1.3.



Gambar 1.1

Kerangka Pemikiran

1.6 Sistematika Pembahasan

Bab I Pendahuluan

Bab I Pendahuluan membahas mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup penelitian yang berisi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian, kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

Bab II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini dijelaskan teori-teori yang terkait dengan penelitian yaitu pengertian dan jenis *pedestrian mall,* manfaat *pedestrian mall,* karakteristik dari alternatif konsep *pedestrian mall,* dan standar-standar untuk analisis kriteria dari alternatif konsep *pedestrian mall.*

Bab III Fungsi Kawasan, Sistem Aktivitas, Sistem Transportasi dan Sistem Lalu Lintas

Pada bab ini dijelaskan mengenai gambaran umum fungsi kawasan perdagangan Jodoh-Nagoya dalam Kota Batam dan fungsi kawasan perdagangan Nagoya dalam kawasan perdagangan Jodoh-Nagoya. Sistem aktivitas yang memaparkan mengenai sistem aktivitas di Jalan Imam Bonjol. Sistem transportasi yang memaparkan mengenai kondisi geometrik Jalan Imam Bonjol dan di sekitarnya. Sistem Lalu lintas yang memaparkan mengenai volume dan kapasitas Jalan Imam Bonjol dan sekitarnya. Dan juga membahas mengenai gambaran umum kriteria dari penerapan *pedestrian mall* seperti: fasilitas pejalan (trotoar), fasilitas parkir dan angkutan umum.

Bab IV Analisis Penerapan *Pedestrian mall* Di Jalan Imam Bonjol

Pada bab ini menjelaskan mengenai analisis dari kriteria penerapan alternatif konsep *pedestrian mall* dan analisis dampak negatif untuk jalan disekitar dan indikasi program yang terjadi setelah penerapan alternatif konsep *pedestrian mall.*

Bab V Kesimpulan dan Rekomendasi

Bab V menjelaskan mengenai kesimpulan dari penelitian, rekomendasi sebagai studi lanjutan dan kelemahan studi.