BAB III
FUNGSI KAWASAN, SISTEM AKTIVITAS, SISTEM TRANSPORTASI DAN SISTEM LALU LINTAS

3.1 Fungsi Kawasan Jodoh-Nagoya dalam Kota Batam

Kawasan Perdagangan dan Jasa Jodoh-Nagoya Kota Batam, meliputi kawasan perdagangan dan jasa beserta kawasan pendukungnya dengan luas ± 801,67 Ha. Secara geografis, Kawasan Perdagangan dan Jasa Jodoh-Nagoya terletak antara 100 7' 41,907" - 00 9' 45,946" LU dan 1030 59' 47,857" – 1040 30' 30.171" BT. Kawasan Perdagangan dan Jasa Jodoh-Nagoya merupakan bagian dari Kota Batam yang peruntukkannya sebagai pusat perdagangan dan jasa. Kawasan ini berkembang seiring dengan meningkatnya jumlah investasi yang masuk pada kegiatan perdagangan dan jasa. Kawasan ini akan dikembangkan sebagai pusat perdagangan dan jasa dengan skala internasional yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas berskala internasional.

Tabel III.1

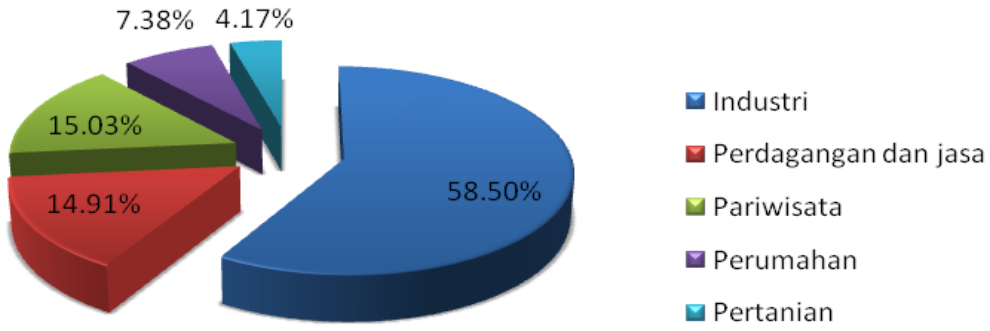
Luas Kawasan Jodoh-Nagoya Kota Batam Tahun 2010

(Secara Administra)

Wilayah	Luas Wilayah (Ha)
KEC. BATU AMPAR (Sebagian Kawasan) meliputi :	
Kel. Batu Merah (Pelabuhan Batu Ampar)	12,82
Kel. Sungai Jodoh	224,88
Kel. Kampung Seraya	141,59
KEC. LUBUK BAJA (Sebagian Kawasan) meliputi :	
Kel. Batu Selicin	123,30
Kel. Lubuk Baja Kota	153,77
Kel. Kampung Pelita	135,86
KAWASAN JODOH - NAGOYA	**801,67**

Sumber : RDTR Kawasan Jodoh-Nagoya, Tahun 2009

Kawasan Jodoh Nagoya memiliki peran besar dalam perkembangan sektor perdagangan dan jasa di Kota Batam. Dalam konteks pengembangan kawasan Jodoh-Nagoya, kemungkinan pengembangan kawasan tersebut menjadi pusat kegiatan perdagangan dan jasa sangat besar. Hal ini dikarenakan sektor perdagangan dan jasa dari tahun 2004 sampai dengan tahun 2010 mengalami peningkatan dan selalu merupakan sektor yang memberikan kontribusi terbesar yang kedua setelah sektor industri. Besarnya kontribusi sektor tersebut dari tahun 2004-2010 adalah 11,91% (2004), 11,40% (2005), 11,26 (2006), 11,03 (2007), 10,74 % (2008), 23,09 % (2009), 23,46 % (2010). Pengembangan ekonomi kawasan dalam bidang investasi swasta dibagi menjadi berbagai jenis kegiatan yang dikembangkan dengan investasi swasta sampai dengan Desember 2010 adalah industri, perdagangan dan jasa, pariwisata, perumahan dan pertanian. Investasi swasta di Kota Batam didominasi untuk kegiatan industri (58,50%), kemudian pariwisata (15,03%), perdagangan dan jasa (14,91%), perumahan (7,38%) dan yang paling kecil merupakan pertanian (4,17%).Berdasarkan hal tersebut, maka didapati kegiatan industri merupakan kegiatan investasi yang paling diminati oleh investor. Hal ini dikarenakan pengembangan utama Kota Batam dutamakan untuk kegiatan industri. Dalam kaitannya dengan pengembangan kawasan perdagangan dan jasa pada Kawasan Jodoh-Nagoya, kegiatan perdagangan dan jasa merupakan kegiatan yang menarik investor. Meskipun berdasarkan perbandingan jumlah investasinya kegiatan perdagangan dan jasa hanya menempati peringkat ketiga, akan tetapi jumlahnya tidak terlalu jauh berbeda dengan kegiatan pariwisata yang menempati urutan kedua. Oleh karena itu, pengembangan kawasan perdagangan dan jasa pada Kawasan Jodoh-Nagoya dinilai masih memungkinkan dan merupakan hal yang menarik bagi pengembangan investasi di Kota Batam.



Sumber : Otorita Batam, 2010

Gambar 3.1

Investasi Swasta Menurut Jenis Kegiatan Di Kota Batam

Pengembangan Kawasan Perdagangan dan Jasa Jodoh-Nagoya pada dasarnya tidak dapat dipisahkan dari sejarah perkembangan dan perkembangan eksisting kawasan, serta arah pengembangan Kawasan Batam, Bintan, dan Karimun sebagai salah satu kawasan ekonomi khusus di Indonesia. Sejarah perkembangan kawasan akan memberikan gambaran mengenai konsep awal pengembangan kawasan, di mana pada awalnya Kawasan Jodoh-Nagoya di desain untuk pengembangan permukiman warga Tionghoa yang sebagian besar berdagang. Perkembangan eksisting kawasan memberikan gambaran bagaimana pasar mempengaruhi perkembangan kawasan, sehingga Kawasan Jodoh-Nagoya berkembang menjadi kawasan perdagangan dan jasa skala regional dengan tidak hanya penduduk lokal melainkan juga wisatawan mancanegara yang sedang berkunjung, sedangkan arahan pengembangan Kawasan Batam, Bintan, dan Karimun memberikan arahan pengembangan makro kawasan pada masa yang akan datang, dengan mengarahkan kawasan ini menjadi kawasan perdagangan dan jasa skala internasional. Berdasarkan ketiga hal tersebut secara umum Kawasan Jodoh-Nagoya memang sejak awal dan perkembangannya akan diarahkan untuk pengembangan kawasan perdagangan dan jasa.

3.2 Fungsi Kawasan Nagoya dalam Kawasan Jodoh-Nagoya

Kawasan Jodoh-Nagoya adalah kawasan yang berfungsi sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Kawasan Nagoya dalam konteks kawasan perdagangan dan jasa adalah sebagai zona pendukung adalah zona untuk pengembangan kegiatan yang menunjang dan mendukung berlangsungnya kegiatan perdagangan dan jasa yang meliputi pelabuhan, jasa perhotelan dan restoran, jasa perbankan, dan industri kreatif. Dalam RDTR Kawasan Jodoh dan Nagoya tahun 2009 kawasan ini terbagi kedalam 8 blok perencanaan yaitu:

1. Blok I, merupakan kawasan yang direncanakan sebagai kawasan reklamasi. Dibatasi bagian timurnya oleh Jalan Duyung. Blok I menampung kegiatan pelabuhan, industri, perumahan berkepadatan tinggi, dan perdagangan dan jasa.
2. Blok II, dibatasi oleh jalan Yos Sudarso – Duyung – Raja Ali Haji – Prambanan – Majapahit. Blok II menampung kegiatan perdagangan dan jasa, perumahan berkepadatan tinggi dan sedang, serta kawasan berfungsi lindung karena sebagian wilayahnya berada di daerah yang berlereng tinggi.
3. Blok III, dibatasi oleh jalan Yos Sudarso – Seraya – Teuku Umar – Prambanan – Majapahit. Blok III menampung kegiatan perdagangan dan jasa, perumahan berkepadatan tinggi, industri ringan, kawasan pertahanan, serta kawasan berfungsi lindung karena sebagian wilayahnya berada di daerah yang berlereng tinggi.
4. Blok IV, merupakan Central Business District kawasan Jodoh – Nagoya. Dibatasi oleh jalan Duyung – Raja Ali Haji – Teuku Umar – Imam Bonjol. Blok IV menampung kegiatan perdagangan dan jasa berskala internasional dan perumahan berkepadatan tinggi.
5. Blok V, dibatasi oleh jalan Yos Sudarso – Seraya – Sriwijaya. Blok V menampung kegiatan industri serta perdagangan dan jasa. Perumahan dikembangkan hanya untuk mendukung kegiatan industri.
6. Blok VI, dibatasi oleh jalan Bunga Raya – Pembangunan – Imam Bonjol – Duyung. Blok VI menampung kegiatan perdagangan dan jasa serta perumahan dengan intensitas tinggi.

7. Blok VII, dibatasi oleh jalan Bunga Raya – Pembangunan – Raden Patah. Blok VII menampung kegiatan perdagangan dan jasa serta perumahan dengan intensitas tinggi.
8. Blok VIII dibatasi oleh jalan Yos Sudarso – Seraya – Raden Patah. Blok VIII menampung kegiatan industri, perdagangan dan jasa, serta perumahan dengan intensitas tinggi.

Dilihat dalam pembagian blok di atas maka Kawasan perdagangan dan jasa Nagoya itu yang dibatasi oleh Jalan Imam Bonjol – Jalan Pembangunan-Jalan Sultan Abdurahman. Dimana kawasan CBD Nagoya ini merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Merupakan pusat bisnis Kota Batam (business centre), yang berkembang membentuk koridor Jodog-Nagoya. Kawasan Nagoya ini terkenal dengan kegiatan perdagangan dan jasa, dengan produk-produk yang dijual berasal dari luar Indonesia, terutama Singapura, seperti elektronik, sepatu, tas, parfum, dll. Aksesibilitas wisatawan ke kawasan ini didukung oleh dekatnya jarak antara Kawasan Nagoya Hill dengan Kawasan Harbour Bay, sebagai pintu keluar masuk wisatawan, khususnya dari Singapura.

3.3 Sitem Aktivitas

Sistem aktivitas merupakan kawasan-kawasan dengan kegiatan-kegiatan yang menimbulkan reaksi antar manusia. Fungsi-fungsi tersebut diimplementasikan kedalam bentukpola dan intensitas gunalahan di kawasan-kawasan kegiatan tersebut.

3.3.1 Karakteristik Sistem Aktivitas di Kawasan Perdagangan Nagoya

Karakteristik sistem aktivitas di Jalan Imam Bonjol terdiri atas sistem aktivitas di Jalan Imam Bonjol, intensitas aktivitas di Jalan Imam Bonjol dan intansitas penggunaan lahan di Jalan Imam Bonjol.

3.3.1.1 Sistem Aktivitas di Koridor Jalan Imam Bonjol

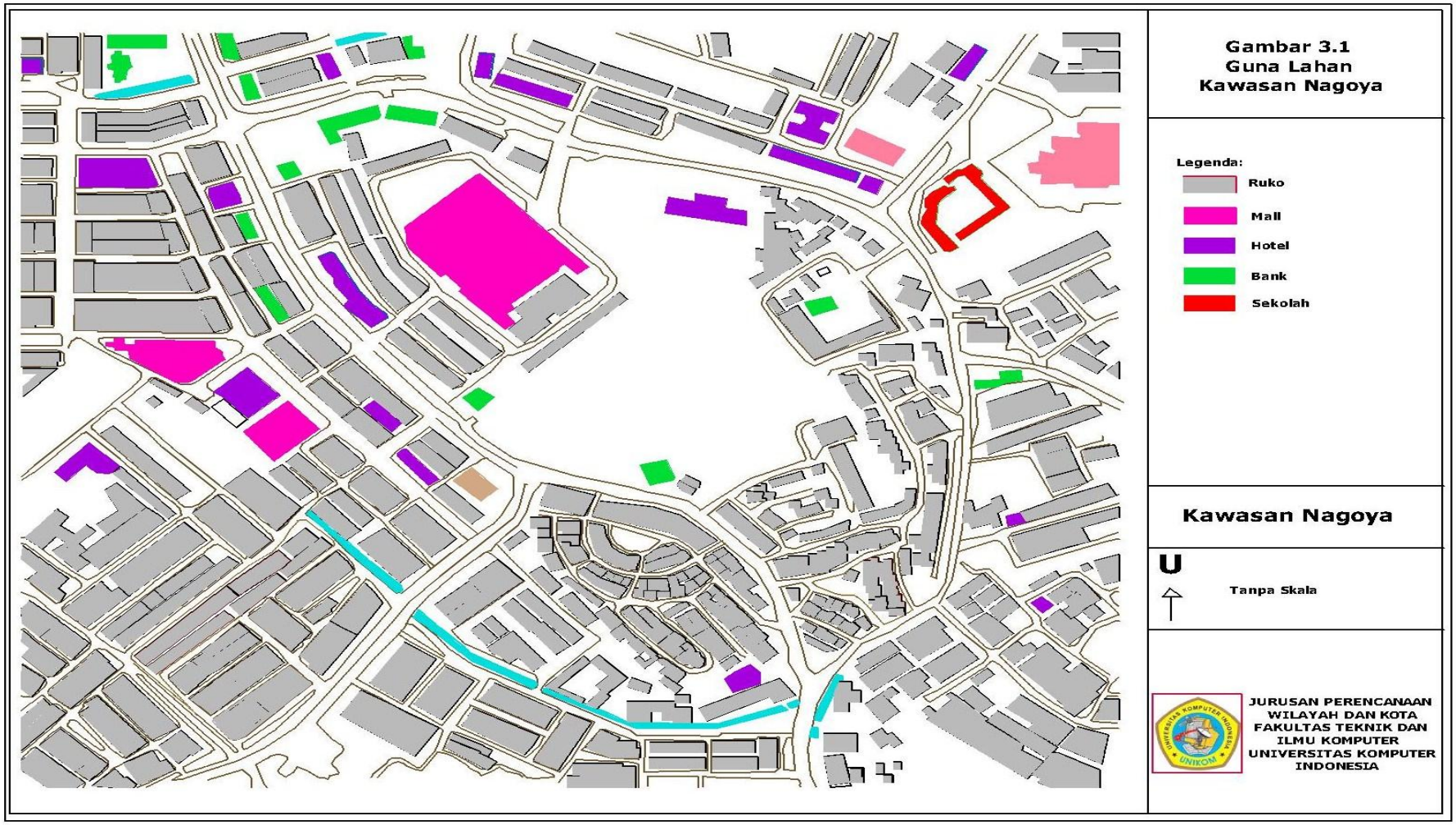
Berdasarkan observasi di lapangan, sistem aktivitas di Jalan Imam Bonjol adalah kegiatan perdagangan dan jasa, kegiatan perkantoran dan kegiatan-kegiatan lainnya. Jenis-jenis kegiatan yang terdapat dijalan Imam Bonjol dan sekitarnya dapat dilihat pada **Tabel III.1.**

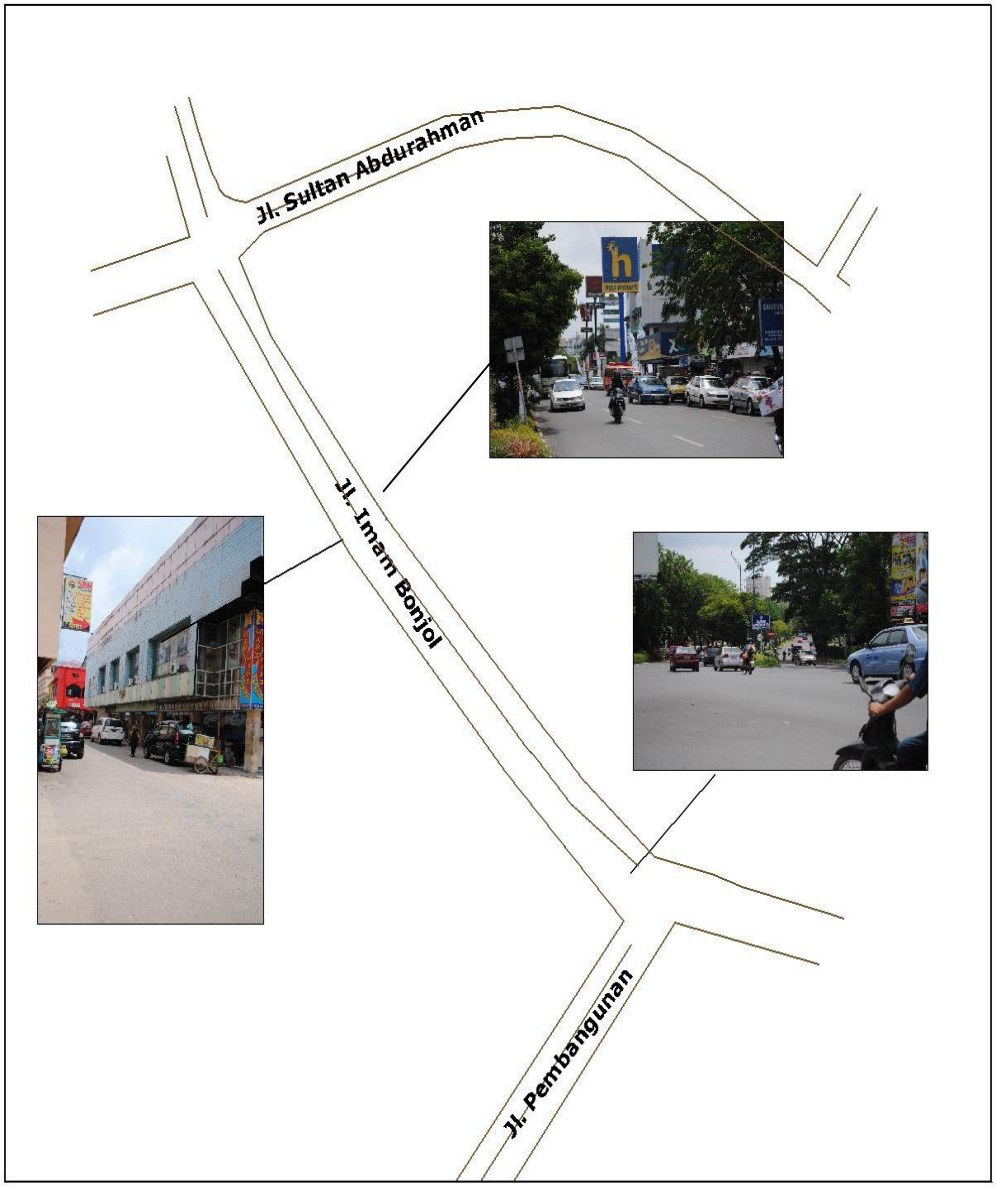
Tabel III.2

Sistem Aktivitas di Jalan Imam Bonjol

No	Aktivitas di Jalan Imam Bonjol
1	Pusat Perbelanjaan Nagoya Hill
2	Hotel Nagoya Plaza dan Hotel Borobudur
3	Bank
4	Pertokoan tas dan parfume
5	Restoran
6	Travel
7	Tempat pendidikan khusus
8	Money changer
9	Perdagangan dan Jasa lainnya

Sumber: Hasil Survey Primer, Tahun 2011


Gambar 3.1
Guna Lahan
Kawasan Nagoya
Legenda:
Ruko
Mall
Hotel
Bank
Sekolah
Kawasan Nagoya
U
Tanpa Skala
JURUSAN PERENCANAAN
WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK DAN
ILMU KOMPUTER
UNIVERSITAS KOMPUTER
INDONESIA



Gambar 3.3
Kondisi Eksisting
Jalan Imam Bonjol

3.3.1.2 Intensitas Aktivitas di Jalan Imam Bonjol

Intensitas aktivitas masyarakat di Jalan Imam Bonjol akan dijelaskan berdasarkan jenis aktivitasnya. Dalam laporan RDTR Kawasan Perdagangan Jodoh dan Nagoya yang menjelaskan bahwa pembangunan terjadi berdasarkan ketetapan pemerintah yang menjelaskan bahwa kawasan ini adalah kawasan perdagangan dan jasa. Aktivitas di Jalan Imam Bonjol sebagian besar merupakan aktivitas lahan terbangun dan dikelompokan menjadi kegiatan perdagangan dan jasa.

A. Kegiatan Perdagangan dan Jasa

Kegiatan perdagangan dan jasa yang terdapat di sepanjang koridor Jalan Imam Bonjol adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Kegiatan perdagangan dan jasa ini berkembang dengan pesat sejalan dengan ditetapkannya sebagian Kecamatan Lubuk Baja sebagai kawasan perdangan dan jasa Nagoya. Kegiatan perdagangan dan jasa pada Jalan Imam Bonjol merupakan kawasan perdagangan yang ramai dikunjungi oleh masyarakat baik lokal maupun dari luar kota atau manca negri. Pola perkembangan kegiatan perdagangan dan jasa pada wilayah studi tumbuh secara linier pada ruas Jalan Imam Bonjol khususnya di ruas Jalan Imam Bonjol arah kawasan perdagangan dan jasa Jodoh. Berkembangnya kawasan perdagangan dan jasa ini berdampak pada pergerakan kendaraan yang cukup tinggi sehingga menimbulkan ketidak nyamanan bagi pejalan kaki yang dikarenakan tidak tersedianya fasilitas pejalan kaki yang memadai.

B. Kegiatan Perkantoran

Kegiatan perkantoran yang terdapat di Jalan Imam Bonjol merupakan kegiatan perbankkan dan kegiatan pendidikan khusus. Kegitan yang ada ini di Jalan Imam Bonjol adalah adanya bank-bank yang ada pada koridor Jalan Imam Bonjol seperti Bank Mandiri, Bank BNI, dan Bank BCA. Selain itu juga terdapat tempat pendidikan khusus seperti tempat pendidikan khusus bahasa asing. Dan juga terdapat tempat pengobatan seperti pengobatan alternatif dan tempat praktek dokter dan terdapat kantor-kantor notaries yang ada dibeberapa ruas Jalan Imam Bonjol.

3.3.1.3 Intensitas Penggunaan Lahan Di Jalan Imam Bonjol

Intensitas penggunaan lahan di Jalan Imam Bonjol dicerminkan melalui koefisien dasar bangunan (KDB) dan koefisien lantai bangunan (KLB).

A. Koefisien Dasar Bangunan

Koefisien dasar bangunan (KDB) merupakan persentase yang didasarkan pada perbandingan antara luas lantai dasar bangunan terhadap luar persil atau tapak perencanaan yang dikuasai. Nilai KDB diperoleh dengan mempertibangkan pada karakteristik dan daya dukung wilayah, guna lahan yang ada serta lebar dan kelas. Salah satu yang mempertimbangkan dalam penentuan KDB dalam rangka penyediaan ruang parkir yang memadai. Koefisien Dasar Bangunan di Kawasan Perdagangan Nagoya berkisar 0%-80%.

B. Koefisien Lantai Bangunan

Koefisien Lantai Bangunan (KLB) merupakan besaran ruang yang dihitung dari perbandingan luas seluruh lantai bangunan terhadap luas persil atau tapak perencanaan yang dikuasai. Nilai KLB diperoleh dengan mempertimbangkan karakteristik dan daya dukung wilayah, dalam batas daya dukung prasaran (jalan dan air bersih) serta sesuai dengan fungsi guna lahan yang direncanakan. Pertimbangan lain dalam penentuan KLB adalah desain estetika kota secara vertical dan keserasian lingkungan.

KLB untuk bangunan yang dipergunakan sebagai aktivitas masyarakat terdapat pada Jalan Imam Bonjol bervariasi, terdapat bangunan-bangunan yang memiliki lantai lebih dari 2 (dua) lantai seperti bangunan kegiatan perdagangan dan jasa yaitu pusat perbelanjaan, ruko (rumah toko) dan perhotelan, dan kegiatan perkantoran.

3.4 Sistem Transportasi

Gambaran umum wilayah studi terdiri dari peran Jalan Imam Bonjol dalam lingkup kawasan perdagangan dan jasa Nagoya dan karakteristik sistem jaringan jalan. Untuk lebih jelasnya akan dipaparkan pada subbab dibawah ini.

3.4.1 Peran Jalan Imam Bonjol dalam Kawasan Perdagangan Nagoya

Jalan Imam Bonjol merupakan jalan yang menghubungkan kawasan perdagangan Nagoya dengan jalan-jalan yang lainnya yang termasuk kedalam kawasan perdagangan dan jasa Jodoh. Jalan Imam Bonjol termasuk kedalam jalan kolektor sekunder adalah jaringan jalan yang menghubungkan kawasan sekunder pertama dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan dengan kawasan sekunder ke tiga. Yaitu menghubungkan Jalan Pembangunan dengan Jalan Imam Bonjol dan Jalan Sultan Abdurahman dengan Jalan Imam Bonjol. Dengan kecepatan minimal 20 km/jam.

3.4.2 Karakteristik Sistem Jaringan Jalan Imam Bonjol

Dalam subbab ini dipaparkan mengenai karakteristik sistem jaringan jalan di ruas Jalan Imam Bonjol yang meliputi pola jaringan jalan, desain geometric,dan kapasitas jalan.

3.4.2.1 Pola Jaringan Jalan

Jalan Imam Bonjol sepanjang 0,63 km termasuk ke dalam kelas jalan kolektor sekunder. Jalan Imam Bonjol menghubungkan jalan-jalan yang ada di kawasan perdagangan Nagoya menuju kawasan perdagangan Jodoh. Jalan Imam Bonjol terdapat pertigaan yaitu Jalan Pembangunan dan Jalan Sultan Abdurahman yang semuanya termasuk kedalam jenis jalan primer dan skunder. Pola ini mengakibatkan terkonsentrasinya lalu lintas pada Jalan Imam Bonjol.

3.4.2.2 Desain Geometrik

Jalan Imam Bonjol memiliki panjang 0,63 km dengan lebar efektif 14 meter. Jenis perkerasan aspal dengan jumlah lajur 4 dan 2 arah. Jalan Imam Bonjol memiliki median 2,5 meter. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III.3.**

Tabel III.3

Kondisi Geometrik Jalan Imam Bonjol dan Sekitarnya

Ruas Jalan	Panjang Jalan (km)	Lebar Jalan (m)	Hirarki Jalan
Imam Bonjol	0,63	14	Kelektor sekunder
Pembangunan	1,55	14	Kelektor primer
Sultan Abdurhman	0,26	10,5	Kolektor sekunder

Sumber: Data Desain Geometrik Dishub dan Hasil Survey Primer, Tahun 2011

3.4.2.3 Kapasitas Jalan

Perhitungan kapasitas ruas Jalan Imam Bonjol dilakukan berdasarkan karakteristik geometri yang dimiliki oleh ruas Jalan Imam Bonjol. Selain itu pada subbab ini juga membahas kapasitas jalan yang ada disekitar Jalan Imam Bonjol yang menerima limpahan volume lalu lintas yaitu Jalan Pembangunan dan Jalan Sultan Abdurahman. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III.4.**

Tabel III.4

Kapasitas Jalan Imam Bonjol dan sekitarnya

Jalan	**Co (smp/jam)**	**FCsp**	**FCw**	**FCsf**	**FCcs**	**C (smp/jam)**
Imam Bonjol	6.600	1,00	1,00	0,92	1,00	6072
Pembangunan	5.800	1,00	1,00	0,92	1,00	5336
Sultan abdurahman	2.900	1,00	0,92	0,92	1,00	2454,6

Sumber : Dinas Perhubungan Darat Kota Batam
Ket:

Kapasitas dasar dalam smp/jam (Co)

Faktor penyesuaian lebar jalan (FCw)

Faktor penyesuaian hambatan samping dan baku jalan/kerb (FCsf)

Faktor penyesuaian pemisah arah (FCsp)

Faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs)

Kapasitas (C)

3.5 Sitem Lalu Lintas

Tingkat pelayanan kawasan perdagangan dan jasa pada ruas Jalan Imam Bonjol yaitu VCR 0,57 yang termasuk kedalam LOS C, arus lalu lintas yang terjadi stabil, kecepatan dikontrol lalu lintas, volume sesuai dengan jalan pertokoan (morlok,1978). Dalam subbab ini juga akan membahas tingkat pelayanan jalan yang ada disekitar jalan imam Bonjol yang akan menerima

limpahan volume lalu lintas apabila diterapkan alternatif pedestrian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III.5.**

Tabel III.5

Tingkat Pelayanan Jalan Imam Bonjol dan sekitarnya

Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas	VCR
Imam Bonjol	4058,7	6.072	0,66
Pembangunan	3011,1	5.336	0,56
Sultan abdurahman	2064,9	2.454,6	0,84

Sumber : Dinas Perhubungan Darat Kota Batam

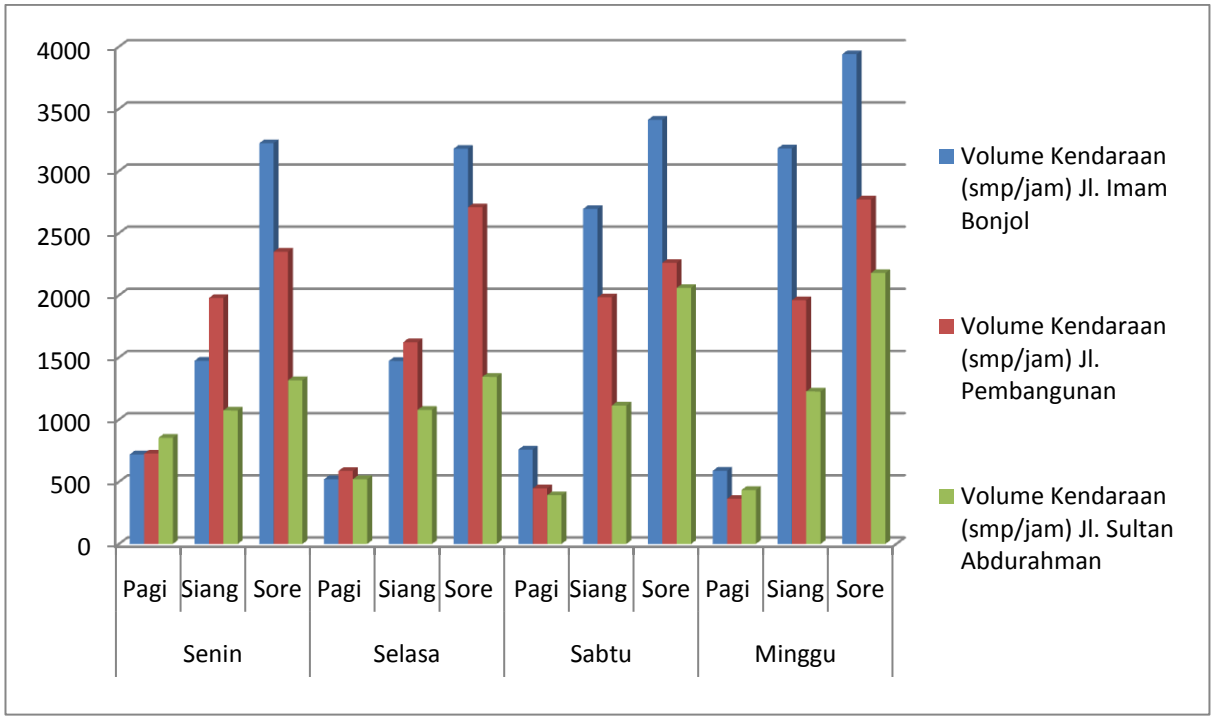
Volume kendaraan yang melalui Jalan Imam Bonjol dan juga jalan-jalan disekitar Jalan Imam Bonjol yang akan menerima limpahan lalu lintas dari Jalan Imam Bonjol setelah diterapkannya pedestrian. Pengamatan dilakukan pada hari senin, selasa, sabtu dan minggu dengan waktu pengamatan pada jam-jam puncak. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III.6.**

Tabel III.6

Volume Kendaraan di Jalan Imam Bonjol dan Sekitarnya

Hari	Waktu	Volume Kendaraan (smp/jam)		
		Jl. Imam Bonjol	Jl. Pembangunan	Jl. Sultan Abdurahman
Senin	Pagi (07.00-08.00)	720,2	726,6	854,2
	Siang (13.00-14.00)	1473,5	1978	1073,1
	Sore (18.00-19.00)	3223,3	2350,6	1316,8
Selasa	Pagi (07.00-08.00)	520,5	587,3	520,5
	Siang (13.00-14.00)	1472	1622,3	1078,2
	Sore (18.00-19.00)	3178,7	2708,3	1344,2
Sabtu	Pagi (07.00-08.00)	759,1	446,9	392,1
	Siang (13.00-14.00)	2694,9	1983,4	1113,6
	Sore (18.00-19.00)	3411,7	2260,8	2059,7
Minggu	Pagi (07.00-08.00)	588,2	363,4	433,9
	Siang (13.00-14.00)	3181,3	1960,5	1226,1
	Sore (18.00-19.00)	**3939,4**	**2770,6**	**2179,6**

Sumber: Dinas Perhubungan Darat Kota Batam, Tahun 2011



Gambar 3.4

Grafik Volume Kendaraan Di Jalan Imam Bonjol dan Sekitarnya

3.6 Fasilitas Pejalan (trotoar)

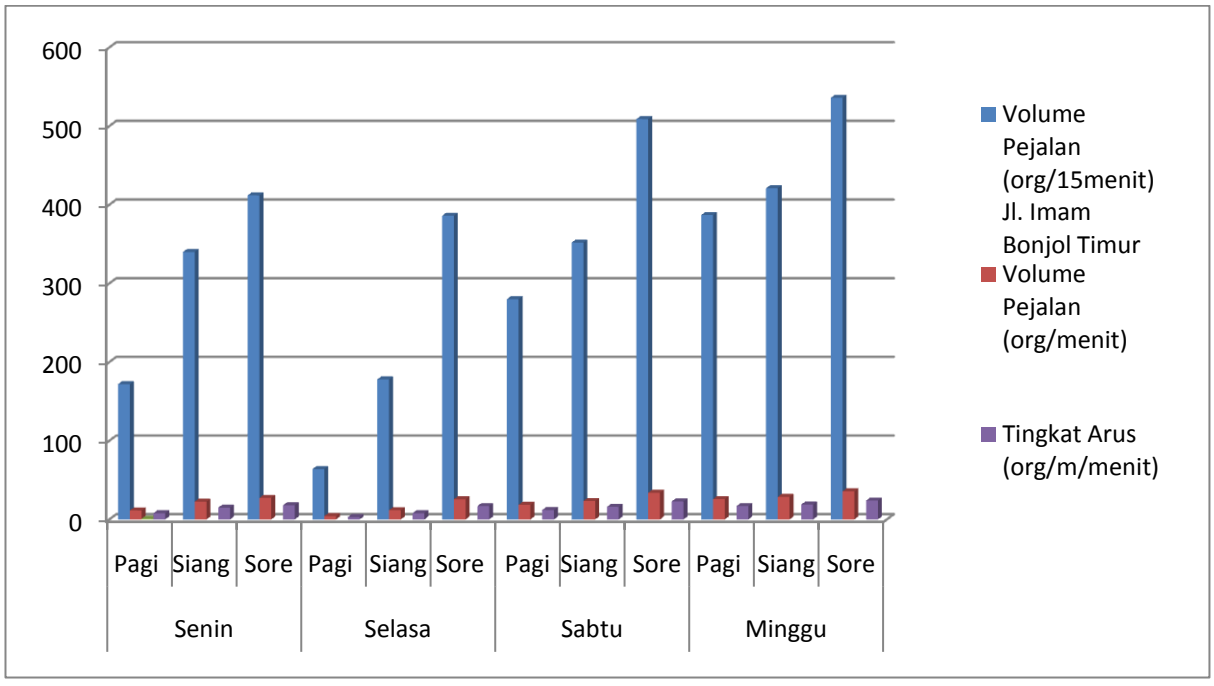
Fasilitas pejalan kaki yang tersedia bagi pejalan kaki yang melewati Jalan Imam Bonjol yaitu: trotoar dengan Lebar Efektif Trotoar (LET) 1,5 meter. Namun dikarenakan kondisi trotoar yang tidak membuat nyaman pejalan kaki dikarenakan adanya PKL dan beberapa kendaraan yang parkir diatas trotoar, sehingga banyak pejalan kaki yang berjalan di bahu jalan dan membuat kelancaran lalu lintas kendaraan terhambat. Selain itu juga terdapat fasilitas penyebrangan berupa zebra cross. Volume pejalan kaki yang melalui Jalan Imam Bonjol dapat dilihat pada **Tabel III.7.**

Tabel III.7

Volume Pejalan Kaki di Jalan Imam Bonjol Timur

Hari	Waktu	Volume Pejalan (org/15menit)	Volume Pejalan (org/menit)	LET (meter)	Tingkat Arus (org/m/menit)
		Jl. Imam Bonjol Timur			
Senin	Pagi (07.00-08.00)	172	11,4	1,5	8
	Siang (13.00-14.00)	340	22,6	1,5	15
	Sore (18.00-19.00)	412	27,4	1,5	18
Selasa	Pagi (07.00-08.00)	64	4,2	1,5	3
	Siang (13.00-14.00)	178	11,8	1,5	8
	Sore (18.00-19.00)	386	25,7	1,5	17
Sabtu	Pagi (07.00-08.00)	280	18,6	1,5	12
	Siang (13.00-14.00)	352	23,4	1,5	16
	Sore (18.00-19.00)	509	33,9	1,5	23
Minggu	Pagi (07.00-08.00)	387	25,8	1,5	17
	Siang (13.00-14.00)	421	28,7	1,5	19
	Sore (18.00-19.00)	**536**	**35,7**	1,5	**24**

Sumber : Hasil Analisis 2011



Gambar 3.5

Volume Pejalan Di Jalan Imam Bonjol Timur

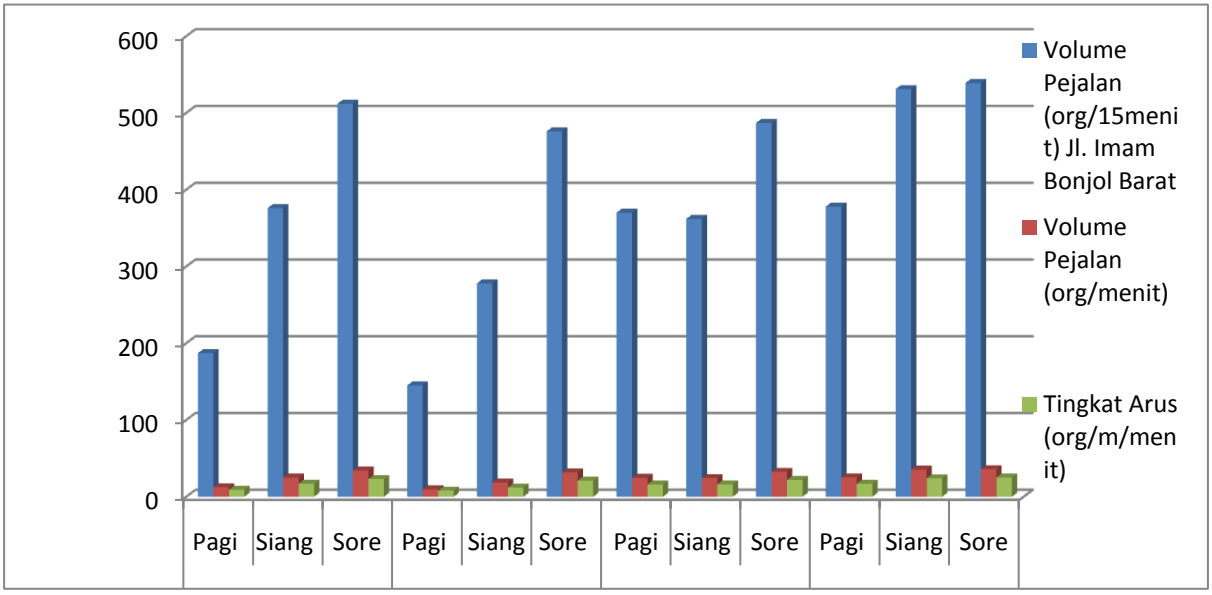
Berdasarkat tabel di atas volume pejalan kaki terbanyak yaitu pada hari minggu yaitu 35,7 org/menit dengan tingkat arus 24 org/m/menit. Apabila dilihat dari tingkat arus pejalan kakinya maka Jalan Imam Bonjol memiliki tingkat pelayanan trotoar LOS C dimana kecepatan pejalan kaki normal dan ruang untuk berjalan terbatas.

Tabel III.8

Volume Pejalan Kaki di Jalan Imam Bonjol Barat

Hari	Waktu	Volume Pejalan (org/15menit)	Volume Pejalan (org/menit)	LET (meter)	Tingkat Arus (org/m/menit)
		Jl. Imam Bonjol Barat			
Senin	Pagi (07.00-08.00)	187	12,4	1,5	9
	Siang (13.00-14.00)	376	25,1	1,5	17
	Sore (18.00-19.00)	512	34,1	1,5	23
Selasa	Pagi (07.00-08.00)	145	9,7	1,5	8
	Siang (13.00-14.00)	278	18,5	1,5	12
	Sore (18.00-19.00)	476	31,7	1,5	21
Sabtu	Pagi (07.00-08.00)	370	24.7	1,5	16
	Siang (13.00-14.00)	362	24,3	1,5	16
	Sore (18.00-19.00)	487	32,4	1,5	22
Minggu	Pagi (07.00-08.00)	378	25,2	1,5	17
	Siang (13.00-14.00)	531	35,4	1,5	23
	Sore (18.00-19.00)	**539**	**35,9**	1,5	**24**

Sumber : Hasil Analisis 201



Gambar 3.6

Volume Pejalan Di Jalan Imam Bonjol Barat

Berdasarkat tabel di atas volume pejalan kaki terbanyak yaitu pada hari minggu yaitu 35,9 org/menit dengan tingkat arus 25 org/m/menit. Apabila dilihat dari tingkat arus pejalan kakinya maka Jalan Imam Bonjol memiliki tingkat pelayanan trotoar LOS C dimana kecepatan pejalan kaki normal dan ruang untuk berjalan terbatas.

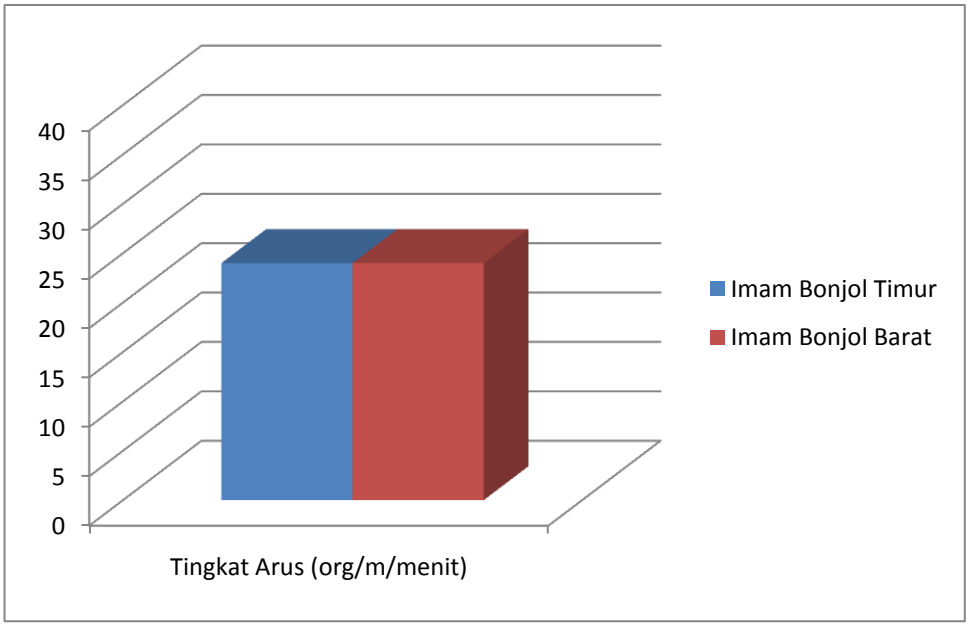
Volume pejalan kaki yang melalui Jalan Imam Bonjol dilihat berdasarkan pengamatan dimana pejalan kaki yang berjalan menggunakan fasilitas pejalan kaki dan penhyebrang jalan yang melalui. Di ketahui bahhwa Jalan Imam Bonjol tidak memiliki fasilitas pejalan yang cukup baik, banyak trotoar yang digunakan untuk PKL sehingga pejalan menggunakan bahu jalan untuk berjalan. Volume pejalan kaki pada Jalan Imam Bonjol dapat dilihat pada **Tabel III.9**.

Tabel III.9

Volume Pejalan Kaki di Jalan Imam Bonjol

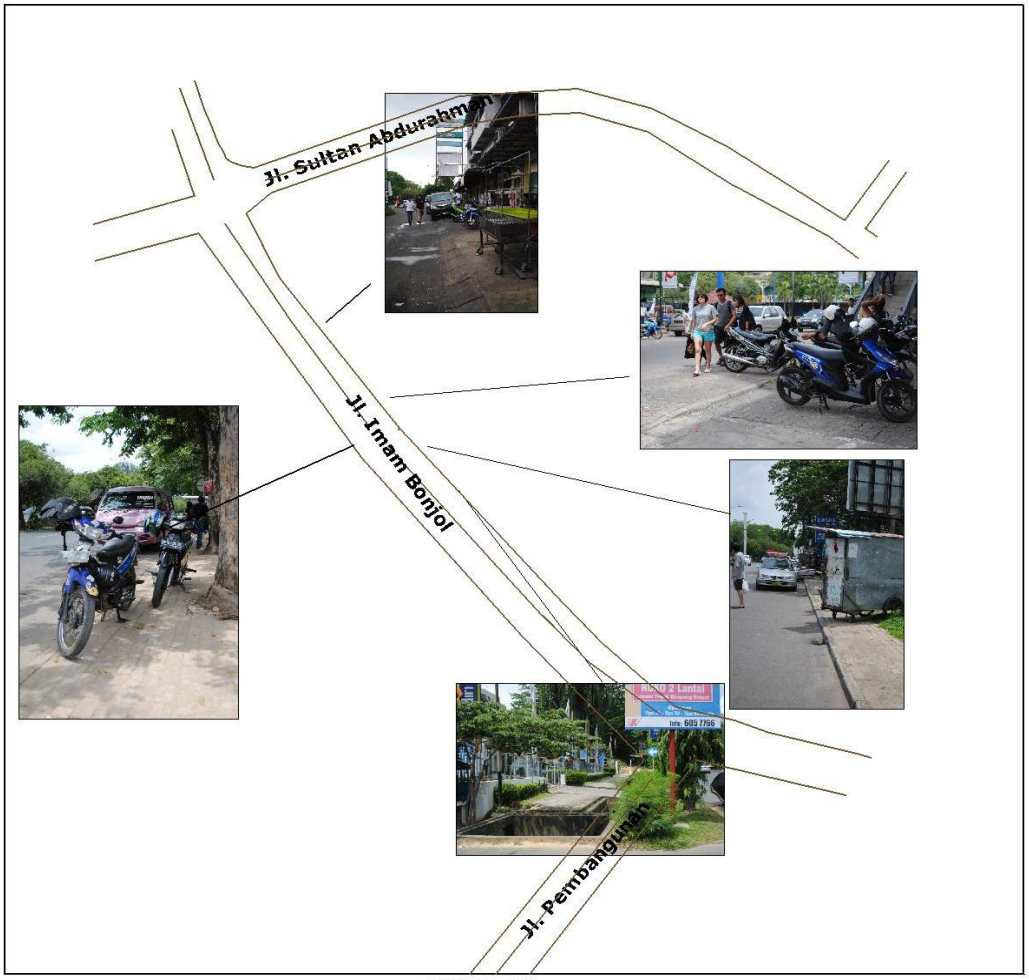
Lokasi	Volume Pejalan (org/menit)	LET	Tingkat Arus (org/m/menit)
Imam Bonjol Timur	**35,7**	1,5	**24**
Imam Bonjol Barat	**35,9**	1,5	**24**

Sumber : Hasil analisis, 2011

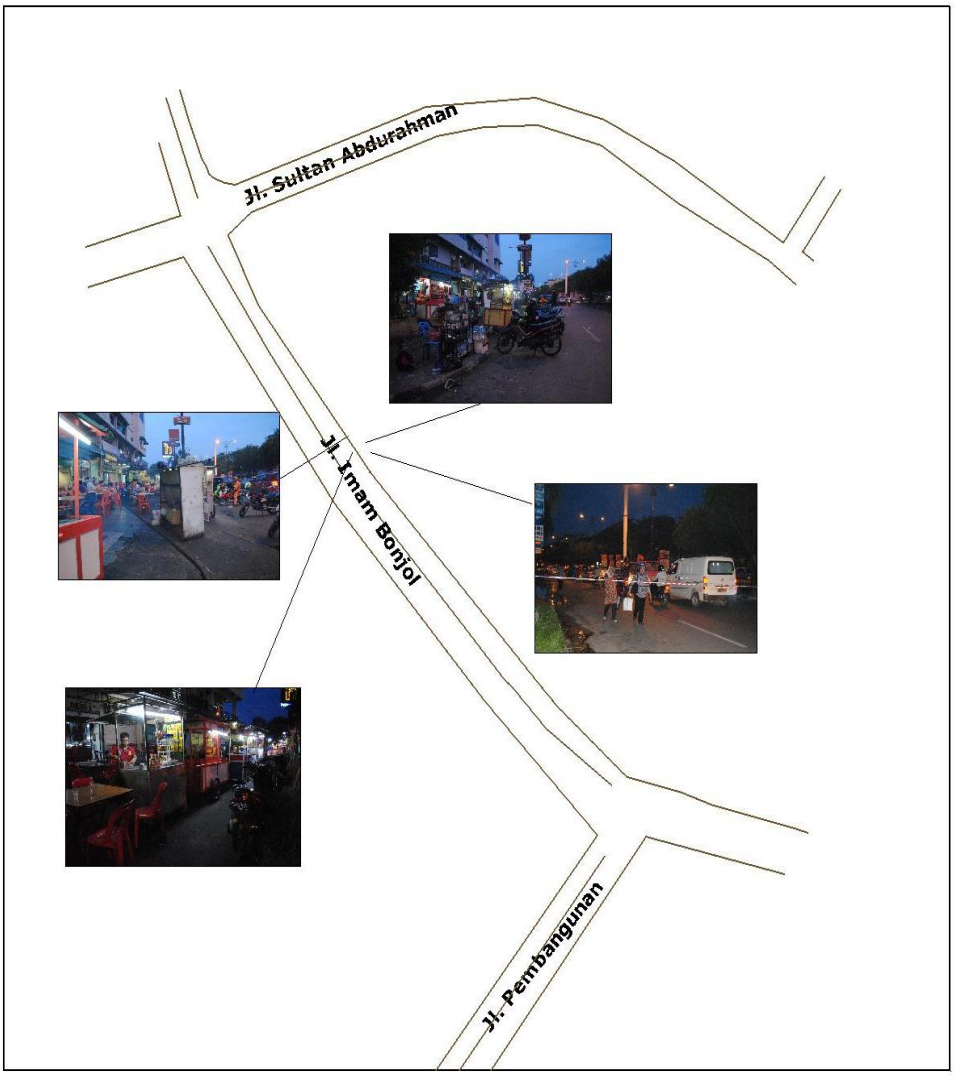


Gambar 3.7

Grafik Tingkat Arus Pejalan Di Jalan Imam Bonjol



Gambar 3.8
Kondisi Trotoar
Jalan Imam Bonjol
Pada siang Hari



Gambar 3.9
Kondisi Trotoar
Jalan Imam Bonjol
Pada Malam Hari

3.7 Fasilitas Parkir

Pada subbab ini akan membahas fasilitas parkir yang ada pada Jalan Imam Bonjol yang nantinya akan diterapkan *pedestrian mall*. Kondisi perparkiran yang yang ada di kawasan terdapat parkir on-street dan parkir off-street. Banyak kendaraan yang parkir pada badan jalan yang mengakibatkan tersendatnya kelancaran lalu lintas. Kondisi parkir *off-street dan on-street* eksisting yang terdapat pada Jalan Imam Bonjol dan sekitarnya dapat dilihat pada **Tabel III.10 dan Tabel III.11.**

Tabel III.10

Kondisi Parkir Off-street eksisting di Jalan Imam Bonjol

Nama	Lokasi	Parkir	Kapasitas		
			Roda Empat	Roda dua	Total Petak
Nagoya Hill Shopping center	Jl. Imam bonjol	Gedung parkir 5 lantai, basement 1lantai dan parkir sekitar kawasan	1320	500	1370
Lucky Plaza Electronic Centre	Jl. Imam bonjol	Parkir 2 lantai	100	50	105
Nagoya City walk	Kawasan Nagoya	Gedung parkir 3 lantai dan basement 1 lantai	430	150	445
Total			1850	700	1920

Sumber : Survey lapangan 2011
Ket : 1 SRP mobil = 10 SRP motor

Tabel III.11

Kondisi Parkir on-street eksisting di Jalan Imam Bonjol

Lokasi Pertokoan	Roda empat	Roda dua	Total petak
Komp. Nagoya Plaza (1)	20	-	20
Komp. Nagoya Plaza (2)	72	30	75
Nagoya Plaza Hotel	58	60	64
Komp. Sakura Ampang	58	40	62
Komp. Bumi Indah	43	-	43
Komp. Pury Indah	24	-	24
TOTAL	275	130	298

Sumber : Survey lapangan 2011
Ket : 1 SRP mobil = 10 SRP motor

3.8 Angkutan Umum

Jalan Imam Bonjol merupakan jalan masuk untuk memasuki kawasan pedagangan nagoya. Sehingga lalu lintas yang melalui jalan ini cukup banyak dilalui oleh kendaraan pribadi dan sebagian angkutan umum yang berupa mini bus. Berdasarkan pengamatan lapangan pada Jalan Imam Bonjol terdiri atas 2 trayek angkutan umum. Untuk jalan disekitar Jalan Imam Bonjol yaitu Jalan Pembangunan terdiri atas 1 trayek angkutan dan Jalan Sultan Abdurahman terdiri atas 3 trayek. Trayek angkutan umum yang melalui ruas jalan di sekitar Jalan Imam Bonjol mendukung penerapannya *Pedestrian Mall* karena salah satu syarat suatu kawasan bisa diterapkan *pedestrian mall* adalah suatu kawasan minimal dilewati 2 trayek angkutan umum. Trayek angkutan umum yang melalui ruas-ruas jalan tersebut dapat dilihat pada **Tabel III.12**

Tabel III.12
Trayek Angkutan Umum Di Jalan Imam Bonjol dan Sekitarnya

No	Jenis	Trayek	Ruas jalan yang dilalui
1	Mini Bus	Jodoh-Nongsa (1)	Nongsa-Batam Center-Simp.Jam-Jl.Imam Bonjol-Jodoh
2	Mini Bus	Jodoh-Nongsa (2)	Nongsa-Batam Center-Simp.Jam-Jl.Teuku Umar-Jl.Sultan Abdurahman-Jodoh
3	Mini Bus	Jodoh-Dapur 12	Batu Aji-Muka Kuning-Simp.jam-Jl.Teuku Umar-Jl.Sultan Abdurahman-Jodoh
4	Mini Bus	Jodoh-Tanjung Uncang	Batu Aji-Muka Kuning-Batam Center-Jl.Pembangunan-Jl.Baloi Center-Jodoh
5	Mini Bus	Jodoh-Telaga Punggur	Kabil-Batam Center-Simp.Jam-Jl.Imam Bonjol-Jodoh
6	Mini Bus	Jodoh-Gelang Baru	Setoko-Batu Aji-Muka Kuning-Simp.Jam-Jl.Teuku Umar-Jl.Sultan Abdurahman-Jodoh

Sumber : Dinas Perhubungan Darat Batam dan Hasil Analisis, 2011