

PENGARUH AKTIVITAS PERDAGANGAN DAN JASA TERHADAP VOLUME LALU LINTAS DI RUAS JALAN HERTASNING KOTA MAKASSAR

Musdalifah Rahman¹, Henny Haerany², Mislihah Idrus³

^{1,2} Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Sains dan Teknologi,
Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar

³ Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin Makassar

¹ Email : iparahman993@gmail.com

Diterima (received): 04 Mei 2016

Disetujui (accepted): 01 Juli 2016

ABSTRAK

Penggunaan lahan di sisi ruas jalan Hertasning merupakan dominasi bangunan komersil berkembang. Aktifitas perdagangan dan jasa di ruas jalan ini mampu menghasilkan tarikan mobilisasi penduduk skala besar sehingga volume lalu lintas di Jalan Hertasning meningkat yang tentunya berpengaruh pada tingkat pelayanan jalan. Perkembangan pembangunan usaha perdagangan dan jasa di ruas jalan ini menjadi lebih rumit akibat badan jalan dijadikan sebagai tempat parkir darurat atau dadakan karena tidak tersedianya lahan parkir yang memadai oleh pemilik usaha. Selain itu maraknya pedagang kaki lima yang mengambil lahan untuk menjajakan dagangannya menjadikan lalu lintas semakin mengalami kelambatan. Hal ini merupakan masalah perkotaan yang membutuhkan suatu penelitian yang menyingkap seberapa besar pengaruh dari adanya aktifitas perdagangan dan jasa tersebut terhadap volume lalu lintas di ruas Jalan Hertasning.

Kata Kunci : perdagangan, lalu lintas, transportasi

A. PENDAHULUAN

Salah satu aktifitas kota yang paling mempengaruhi bangkitan transportasi yakni aktifitas perdagangan dan jasa. Kebutuhan manusia yang sangat relevan dengan aspek materil menjadikan pergerakan ekonomi adalah hal yang kemudian menciptakan konflik dalam sistem transportasi seperti meningkatnya volume lalu lintas yang tidak diimbangi dengan kapasitas jalan sehingga mengakibatkan tundaan perjalanan. Pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat (Adisasmita, 2010).

Beberapa ruas jalan di Kota Makassar yang mengalami perkembangan signifikan dalam hal peningkatan volume lalu lintas salah satunya yakni Jalan Hertasning. Letak ruas jalan ini dinilai cukup strategis karena menghubungkan wilayah administratif Kota Makassar dan Kabupaten Gowa. Penggunaan lahan di sisi ruas Jalan Hertasning

merupakan dominasi bangunan komersil berkembang. Perkembangan pembangunan usaha perdagangan dan jasa baik usaha besar maupun kecil di ruas jalan ini menjadi lebih rumit akibat badan jalan dijadikan sebagai tempat parkir darurat / dadakan karena tidak tersedianya lahan parkir yang memadai oleh pemilik usaha. Selain itu maraknya pedagang kaki lima (usaha ilegal) yang mengambil lahan untuk menjajakan dagangannya menjadikan lalu lintas semakin mengalami kelambatan (*delay*), bahkan pada jam-jam tertentu kendaraan yang melintas berhenti (*stop*) terutama pada pukul 07.00-08.00 pagi serta pukul 17.00-18.00 sore. Berangkat dari permasalahan tersebut timbul pertanyaan seberapa kuatkah pengaruh yang dihasilkan dari aktifitas perdagangan dan jasa terhadap volume lalu lintas di ruas Jalan Hertasning sehingga perlu adanya suatu masukan terhadap kinerja kebijakan tata ruang terhadap penataan guna lahan yang tentunya dapat berimbas terhadap sistem transportasi.

B. METODOLOGI PENELITIAN

1. Lokasi dan Waktu

Lokasi penelitian yakni di ruas Jalan Hertasning yang berada dalam wilayah administratif Kecamatan Rappocini, Kota Makassar. Adapun waktu yang digunakan untuk menyelesaikan penelitian ini baik dalam tahap perampungan data, proses mengolah data hingga perumusan output penelitian yakni dilakukan selama tiga bulan yang dimulai dari bulan Juni sampai dengan bulan Agustus tahun 2015.

2. Jenis dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini yakni terbagi atas jenis data kualitatif dan kuantitatif. Adapun berdasarkan sumbernya, data dalam penelitian ini diklasifikasikan ke dalam dua golongan yakni sumber data primer dan data sekunder. Data-data primer dalam penelitian ini meliputi karakteristik ruas Jalan Hertasning, jumlah kendaraan, waktu tempuh kendaraan, jumlah bangunan komersial, jumlah pengunjung pada tiap jenis bangunan komersial dan karakteristik pedagang kaki lima. Adapun data-data sekunder dalam penelitian ini bersumber dari Badan Pusat Statistik, Dinas Tata Ruang dan Permukiman Kota Makassar dan Dinas Perhubungan Kota Makassar meliputi data letak geografis dan administratif, data demografi, kondisi sistem transportasi dan perkembangan jumlah bangunan perdagangan dan jasa di Kota Makassar.

3. Metode Analisis Data

a. Analisis Karakteristik Lalu Lintas

Dalam perhitungan volume lalu lintas, diperlukan satuan pembandingan untuk kendaraan di Indonesia menurut Indonesia Highway Capacity Manual (IHCM), yang dinyatakan dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP) yaitu angka jenis kendaraan dimana setiap kendaraan tertentu terhadap mobil penumpang (Tamin, 2000). Analisis ini merupakan analisis pertama yang dilakukan dalam penentuan kinerja ruas jalan. Berdasarkan penyesuaian kendaraan terhadap satuan mobil penumpang, volume lalu lintas dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut;

$$q = \frac{n}{t}$$

Keterangan :

- q = volume lalu lintas (smp/jam)
- n = jumlah kendaraan (smp)
- t = waktu tempuh kendaraan/ jam)

Kecepatan lalu lintas pada suatu lokasi jalan tergantung pada beberapa faktor yang berhubungan dengan kondisi daerah setempat. Besaran ini sangat bervariasi tiap jam per hari, pada setiap bulan per tahun dan karakternya berubah-ubah. Karakteristik kecepatan kendaraan diwaktu-waktu sibuk dengan waktu-waktu tidak sibuk pada jalur jalan seringkali berbeda dari waktu ke waktu.

$$V = \frac{d}{t}$$

Keterangan :

- V = Kecepatan lalu lintas (*m/detik*)
- d = Jarak tempuh (*m*)
- t = Waktu tempuh (*detik*)

Karakteristik arus lainnya yang penting adalah kerapatan lalu lintas. Kerapatan adalah rata-rata jumlah kendaraan per satuan panjang jalan. Adapun persamaan umum kerapatan lalu lintas yakni dengan melihat rumus berikut:

$$D = \frac{Q}{V}$$

Keterangan ;

- D = kerapatan lalu lintas (*smp/m*)
- Q = Volume lalu lintas(*spm*)
- V = Kecepatan (*m*)

b. Analisis Kapasitas Jalan

Kapasitas suatu ruas jalan adalah hasil perkalian antara kapasitas, kapasitas dasar (C₀) yaitu kapasitas pada kondisi tertentu (ideal) dan faktor-faktor penyesuaian (F), dengan memperhitungkan pengaruh kondisi lapangan terhadap kapasitas. Bentuk model kapasitas adalah sebagai berikut:

$$C = C_0 FC_w FC_{SP} FC_{SF} FC_{CS}$$

Tabel 1. Variabel dan deskripsi rumus umum kapasitas

No	Variabel	Deskripsi	Fungsi
1	C	Kapasitas (smp/jam)	
2	C ₀	Kapasitas dasar (smp/jam)	Jenis jalan
3	FC _w	Faktor pengaruh lebar lajur	Jenis jalan, w _e

Musdalifah Rahman, Henny Haerany, dan Misliah Idrus, Pengaruh Aktivitas Perdagangan dan Jasa terhadap Volume Lalu Lintas di Jalan Hertasing Kota Makassar

4	FC _{SP}	Faktor pengaruh distribusi arah	Jenis jalan, distribusi arah
5	FC _{SF}	Faktor pengaruh hambatan samping	Jenis jalan, kelas hambatan samping, lebar bahu
6	FC _{CS}	Faktor pengaruh ukuran kota	Jumlah penduduk

Sumber : Departemen PU, 1997

c. Analisis Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai rasio arus terhadap kapasitas, digunakan sebagai faktor utama dalam menentukan tingkat pelayanan kinerja dan ruas jalan yang diteliti, nilai derajat kejenuhan menunjukkan apakah ruas tersebut menunjukkan masalah kapasitas atau tidak. Adapun persamaan derajat kejenuhan yakni sebagai berikut:

$$DS = \frac{Q}{C}$$

Keterangan :

Q = Volume lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas jalan kota

d. Analisis Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Terdapat dua definisi tentang tingkat pelayanan suatu ruas jalan perkotaan (Salim, 2008) yakni sebagai berikut:

- Tingkat Pelayanan (tergantung arus). Hal ini berkaitan dengan kecepatan operasional atau fasilitas jalan, tergantung pada perbandingan antara ruas terhadap kapasitas. Oleh karena itu, tingkat pelayanan suatu jalan tergantung pada ruas arus lalu lintas. Definisi ini digunakan oleh *highway capacity manual* mempunyai 6 buah tingkat pelayanan yaitu :
 - A : arus bebas
 - B : arus stabil untuk jalan kota
 - C : arus stabil untuk jalan perkotaan
 - D : arus mulai tidak stabil
 - E : arus tidak stabil (tersendat-sendat)
- Tingkat Pelayanan (tergantung fasilitas). Hal ini sangat tergantung pada jenis fasilitas, bukan arusnya. Jalan bebas hambatan mempunyai tingkat pelayanan tinggi, sedangkan jalan yang sempit mempunyai tingkat pelayanan yang rendah.

e. Analisis Uji Korelasi

Analisis ini merupakan salah satu cara untuk mengkaji keterkaitan antara faktor yang berpengaruh antara koefisien korelasi (r). Dimana analisis ini digunakan untuk menentukan korelasi antara variabel tidak bebas dengan variabel bebas dengan rumus berikut ini:

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \cdot \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

Pedoman interpretasi koefisien korelasi antar variabel yang diuji mengacu pada pedoman sebagai berikut:

Tabel 2. Koefisien tingkat korelasi variabel yang berpengaruh

No	Tingkat Hubungan	Interval Koefisien
1	Sangat rendah	0,00 – 0,199
2	Rendah	0,200 – 0,399
3	Sedang	0,400 – 0,599
4	Kuat	0,600 – 0,799
5	Sangat kuat	0,800 – 1,000

Sumber : Soegiyono, 2006

Keterangan :

r = Rata-rata korelasi

n = Jumlah Variabel

Y = Volume Lalu Lintas

\sum = Total Jumlah

Dengan variabel yang digunakan yaitu :

X Variabel bebas dengan variabel yang digunakan yaitu :

X_1 = Jumlah Bangunan Perdagangan Barang

X_2 = Jumlah Bangunan Perdagangan Jasa

X_3 = Jumlah Pengunjung Aktivitas Perdagangan Barang

X_4 = Jumlah Pengunjung Aktivitas Perdagangan Jasa

Y = Volume lalu lintas

Hasil dari analisis ini yakni sebagai berikut;

- 1) Jika $r = 0$ atau mendekati 0, maka hubungan antara kedua variabel sangat lemah atau tidak terdapat hubungan sama sekali
- 2) Jika $r = 1$ atau mendekati 1, maka hubungan kedua variabel sangat kuat dan positif.
- 3) Jika $r = -1$ atau mendekati -1 , maka hubungan antara kedua variabel sangat kuat dan negatif (Sugiyono, 2006).

f. Analisis Karakteristik Pedagang Kaki Lima

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh keberadaan pedagang kaki lima dalam sistem arus lalu lintas di lokasi penelitian. Pada analisis ini menggunakan 20 sampel pedagang kaki lima yang dianggap mewakili keseluruhan pedagang kaki lima yang beroperasi di sisi ruas Jalan Hertasning. Untuk menentukan jumlah kelas yang didasarkan variabel yang digunakan yaitu variabel aspek ruang aktivitas pedagang kaki lima, aspek aktivitas pedagang kaki lima dan aspek pergerakan konsumen.

Berdasarkan pada hasil perhitungan kelas, maka didapatkan 3 kelas pengaruh yakni sebagai berikut;

- Untuk skala dengan bobot satu digunakan untuk menyatakan bahwa karakteristik PKL kurang mempengaruhi sirkulasi lalu lintas

- Untuk skala dengan bobot dua untuk menyatakan bahwa karakteristik PKL mempengaruhi sirkulasi lalu lintas
- Untuk skala dengan bobot tiga untuk menyatakan bahwa karakteristik PKL sangat mempengaruhi sirkulasi lalu lintas.

$$\text{Nilai Range} = (\sum \text{skor terbesar} - \sum \text{skor terkecil}) / 3$$

Tabel 3. Tingkat pengaruh karakteristik PKL terhadap sirkulasi lalu lintas

No	Jumlah skor	Tingkat	Asumsi
1	14-15,7	Kurang mempengaruhi	Karakteristik PKL yang memberikan kontribusi pengaruh yang kecil atau keberadaannya hampir tidak berpengaruh terhadap sirkulasi lalu lintas
2	15,8-17,4	Cukup mempengaruhi	Karakteristik PKL yang memberikan kontribusi pengaruh yang sedang terhadap sirkulasi lalu lintas
3	17,5-19,1	Sangat mempengaruhi	Karakteristik PKL yang menjadi faktor utama yang menyebabkan sirkulasi lalu lintas menjadi terhambat

Sumber : disadur dari berbagai sumber

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kinerja Ruas Jalan

- a. Kelas Hambatan Samping menunjukkan bahwa hambatan samping di ruas jalan ini termasuk dalam kelas kategori tinggi (H) dengan kondisi khusus daerah komersial yang memiliki aktivitas jalan yang tinggi (Putranto, 2013). Jika kelas hambatan samping ini diorientasikan ke dalam karakteristik ruas Jalan Hertasning yang memiliki bahu jalan rata-rata $\pm 1,0$ meter maka nilai hambatan samping ruas Jalan Hertasning yakni senilai 0.92.
- b. Volume lalu lintas, dengan melihat informasi hasil analisis volume lalu lintas harian di ruas Jalan Hertasning dapat diketahui bahwa berdasarkan segmen, volume tertinggi berada pada segmen III dengan rata-rata volume lalu lintas harian yakni 2.930 smp/jam sedangkan berdasarkan hari pengamatan. Hari Senin merupakan puncak volume lalu lintas tertinggi dengan rata-rata volume lalu lintas harian yakni 8.745 smp/ jam. Dengan memperhatikan lampiran 10-18 diketahui pula, bahwa volume lalu lintas pada arah lalu lintas I (arah Gowa-Makassar) lebih tinggi dibandingkan dengan arah lalu lintas II (arah Makassar-Gowa).
- c. Kecepatan arus lalu lintas pada arah lalu lintas I (arah Gowa-Makassar), kecepatan rata-rata kendaraan ringan yakni 50.56 km/jam, kendaraan berat 46.33 km/jam dan sepeda motor 82.24. Sedangkan pada arah lalu lintas 2 (arah Makassar-Gowa, kecepatan rata-rata kendaraan ringan yakni 55,48 km/jam, kendaraan berat 45,07 km/jam dan sepeda motor 75,31 km/jam. Kecepatan tertinggi berdasarkan jenis kendaraan yakni kendaraan jenis sepeda

motor dan kendaraan berat merupakan jenis kendaraan dengan kecepatan terendah.

- d. Kapasitas ruas Jalan Hertasning yakni sejumlah 3.036 smp/jam dengan nilai kapasitas dasar 3.330, faktor lebar lajur 0,92, faktor pemisah arah 1,00, faktor hambatan samping 0,92 dan faktor ukuran kota 1,00.
- e. Derajat kejenuhan mengacu pada nilai volume lalu lintas dan kapasitas jalan maka didapat nilai derajat kejenuhan di ruas Jalan Hertasning berdasarkan segmen jalan dimana nilai derajat kejenuhan pada segmen I yakni 0.95, segmen II senilai 0,96 dan segmen III sejumlah 0.97 sehingga didapatkan nilai derajat kejenuhan rata-rata 0,96.
- f. Kategori tingkat pelayanan ruas Jalan Hertasning mengacu pada nilai derajat kejenuhan dari ruas jalan ini, dimana ruas jalan ini masuk dalam kategori E untuk nilai 0.85-1.00. Tingkat pelayanan ruas Jalan Hertasning yang berada pada kategori E menunjukkan volume lalu lintas sudah mendekati kapasitas ruang jalan, kecepatan kira-kira lebih rendah dari 40 km/jam dan pergerakan lalu lintas kadang terhambat.

2. Pengaruh Aktifitas Perdagangan dan Jasa terhadap Volume Lalu Lintas

Dalam analisis ini akan dilakukan pengujian beberapa indikator untuk sub perdagangan dan jasa meliputi pengunjung dan jumlah bangunan perdagangan dan jasa yang diklasifikasikan menjadi bisnis perdagangan barang dan bisnis perdagangan jasa. Selanjutnya dari hasil analisis penilaian dengan menggunakan analisis korelasi akan didapatkan faktor apakah yang paling berpengaruh terhadap hubungan masing-masing variabel yang ditinjau dari data yang diperoleh sehingga dijadikan dasar dalam menilai masing-masing indikator berdasarkan masing-masing variabel yang telah dinilai. Adapun indikator faktor yang mempengaruhi volume lalu lintas di ruas Jalan Hertasning dapat dilihat pada Tabel 4 berikut :

Tabel 4. Uji faktor yang berpengaruh terhadap volume lalu lintas

Segmen	Rata-rata volume lalu lintas (smp/jam)	Rata-rata jumlah pengunjung bisnis perd. barang	Rata-rata jumlah pengunjung bisnis perd. jasa	Jumlah bangunan bisnis perdagangan barang	Jumlah bangunan bisnis perdagangan jasa
Kode	(Y)	(X ₁)	(X ₂)	(X ₃)	(X ₄)
I	2886			20	16
II	2928	763	385	38	23
III	2930			20	15
Jumlah	8744	763	385	78	54

Sumber : Hasil analisis tahun 2015

Pada Tabel 4 terdapat empat variabel bebas yang akan dilakukan korelasi dengan variabel terikat meliputi variabel Y (volume lalu lintas) dengan variabel/indikator pengunjung bisnis perdagangan barang (X₁), pengunjung bisnis

perdagangan jasa (X_2), jumlah bangunan bisnis perdagangan barang (X_3) dan jumlah bangunan bisnis perdagangan jasa (X_4).

Tabel 5. Skor korelasi masing-masing variabel/indikator yang diuji

No	Variabel $Y_n.X_n$	Nilai hasil uji korelasi	Keterangan
1	Volume lalu lintas (Y) dengan (X_1) jumlah pengunjung perdagangan barang	0.67	Kuat
2	Volume lalu lintas dengan (X_2) jumlah pengunjung perdagangan jasa	0.67	Kuat
3	Volume lalu lintas (Y) dengan bangunan perdagangan barang (X_3)	0.82	Sangat Kuat
4	Volume lalu lintas (Y) dengan bangunan perdagangan jasa (X_3)	0.81	Sangat Kuat

Sumber : hasil analisis tahun 2015

Dari hasil uji korelasi masing-masing variabel maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh volume lalu lintas terhadap berkembangnya bisnis perdagangan jasa memiliki nilai koefisien korelasi kategori kuat. Hal ini berarti kita artikan secara aktual bahwa berkembangnya bisnis perdagangan jasa menjadi salah satu faktor yang berpengaruh terhadap lalu lintas di ruas Jalan Hertasning, dengan munculnya bisnis perdagangan jasa misalnya saja rumah makan, bengkel, warnet dan cafe akan menjadi peluang dan akan sangat berpotensi timbulnya kemacetan lalu lintas karena aktivitas pengunjung tiap harinya akan meningkat. Oleh karena itu, di dalam penanganan spasial khususnya di daerah perkotaan memang kondisi ini tidak dapat di hindari namun perencanaan ruang yang lebih aspiratif dengan penerapan etika keruangan seperti penyesuaian antara volume dan kapasitas ruas jalan perlu di perhatikan karena jumlah penduduk yang semakin meningkat, dan penyediaan tempat-tempat parkir khusus untuk bangunan komersial, agar kedepannya jika perkembangan bangunan komersial khususnya dalam bisnis perdagangan jasa meningkat tidak mengganggu lalu lintas di sekitar jalan tersebut.

3. Pendekatan dan Penanganan dalam Meminimalisir Konflik Lalu Lintas

Pendekatan dan penanganan sehubungan dengan peningkatan kualitas transportasi khususnya di ruas Jalan Hertasning menggunakan pendekatan dua aspek yakni pendekatan aktifitas guna lahan dan pendekatan lalu lintas. Penanganan ini merupakan alternatif yang dapat direalisasikan di lokasi penelitian maupun ruas jalan utama di perkotaan. Alternatif arahan ini dimaksudkan untuk mencapai sinergitas antara sirkulasi lalu lintas dan aktifitas guna lahan di ruas Jalan Hertasning, dimana meliputi arahan perparkiran bangunan komersial, tindak tegas pemerintah, aturan lalu lintas, penertiban lalu lintas dan penertiban pedagang kaki lima yang menggunakan badan jalan sebagai area melakukan

Musdalifah Rahman, Henny Haerany dan Mislihah Idrus, Pengaruh Aktivitas Perdagangan dan Jasa terhadap Volume Lalu Lintas di Jalan Hertasing Kota Makassar

transaksi jual beli. Adapun kedua pendekatan arahan-arahan ini dijabarkan pada Tabel 6 berikut:

Tabel 6. Alternatif penanganan

Pendekatan	Alternatif penanganan
Pendekatan aktifitas guna lahan	<ul style="list-style-type: none"> a. Dari aspek penggunaan lahan agar kiranya pemerintah lebih konsisten dalam melakukan pemanfaatan lahan di perkotaan, sehingga nantinya dengan adanya bangunan komersial tidak lagi mengganggu arus lalu lintas yang ada di jalan tersebut dengan mewajibkan pada setiap pemilik bangunan komersial untuk menyediakan lahan parkir yang memadai yang diperkirakan sesuai dengan kebutuhan parkir dan tarikan yang dihasilkan. b. Penataan ruang jalan dan jaringan jalan harus dilaksanakan dengan memisahkan ruang lalu lintas dengan ruang kegiatan, baik keberadaan pedagang kaki lima, becak, pejalan kaki maupun parkir. Hal ini disebabkan pedagang kaki lima memiliki lonjakan pengunjung yang tinggi dan biasanya menjadikan area sisi Jalan Hertasing menjadi semrawut dan mengurangi tingkat pelayanan jalan.
Pendekatan lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> a. Perlu dilakukan penanganan mengenai pergerakan kendaraan berat jenis truk di ruas Jalan Hertasing. Seharusnya truk memiliki jadwal khusus dalam melintasi ruas jalan ini atau dengan kata lain tidak melintas saat jam-jam puncak. b. Pelebaran jalan, karena tingkat pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi, maka kebutuhan akan transportasi meningkat. c. Angkutan umum massal yang nyaman dan tepat waktu, sehingga para pengguna mobil pribadi lebih tertarik menggunakan angkutan umum. d. Sanksi bagi pelanggaran lalu lintas e. Penyediaan halte sebagai tempat menaik dan menurunkan penumpang f. Memberikan sanksi kepada bangunan komersial yang tidak memiliki izin atau bangunan komersial yang memiliki izin namun aktifitasnya mengganggu sirkulasi lalu lintas.

Sumber : hasil analisis tahun 2015

D. KESIMPULAN

1. Kinerja ruas Jalan Hertasing saat ini memiliki nilai indeks tingkat pelayanan jalan yang berada pada kategori E yaitu volume lalu lintas sudah mendekati kapasitas ruas jalan, kecepatan kira-kira lebih rendah dari 40 km/jam dan pergerakan lalu lintas kadang terhambat. Jika dilakukan korelasi dengan bangunan perdagangan dan jasa, dari hasil uji diketahui bahwa faktor yang paling berpengaruh (kuat) terhadap lalu lintas di ruas Jalan Hertasing adalah jumlah pengunjung bangunan komersial yaitu pergerakan pengunjung perdagangan barang dengan nilai bobot 0.97 atau terdapat hubungan yang sangat kuat. Sedangkan dalam hasil analisis pedagang kaki lima, diketahui bahwa keberadaan pedagang kaki lima masuk dalam kategori cukup mempengaruhi sirkulasi lalu lintas di ruas Jalan Hertasing.
2. Dalam meminimalisir kemacetan lalu lintas yang diakibatkan oleh perdagangan dan jasa yakni dengan menggunakan pendekatan guna lahan (aktivitas) antara lain

Musdalifah Rahman, Henny Haerany, dan Mislihah Idrus, Pengaruh Aktivitas Perdagangan dan Jasa terhadap Volume Lalu Lintas di Jalan Hertasning Kota Makassar

setiap bangunan bisnis perdagangan dan jasa di ruas Jalan Hertasning sebaiknya dilengkapi dengan fasilitas parkir yang memadai, tidak boleh ada kendaraan yang parkir di badan jalan, pemerintah perlu membuat peraturan yang serius mengenai penanganan area yang digunakan oleh pedagang kaki lima. Selain pendekatan guna lahan juga perlu dilakukan pendekatan sistem trip dimana perlu dilakukan penanganan mengenai pergerakan kendaraan berat (HV) jenis truk di ruas Jalan Hertasning.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. (2010). *Dasar Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- BPS. (2015). *Kecamatan Rappocini dalam Angka Tahun 2015*. Makassar: Badan Pusat Statistik.
- Departemen PU. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga.
- Putranto, L. (2013). *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: Bhrata Karya Aksara.
- Salim, A. (2008). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Sugiyono, D. R. (2006). *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB Press.