

# **Pengembangan Sistem Transportasi Di Kota Banda Aceh Dengan *Transit Oriented Development* (TOD) Menjadi Konsep Utama Perencanaan Kawasan**

**Riski Hidayatullah<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Department of Architecture , Faculty of Civil Engineering and Planning, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta

## **Abstract**

The development of transport in the company plantations in sumatra is very important for the closely aligned with a variety of sorts of the throwaway concept of living of economic development of the inner area of a document the long term grand design construction indonesia transportation in sumatra .Kota banda aceh as the capital of aceh province it has also signed an have all kinds of the transportation problems urban areas that have been getting high and complex .The development of the populations growth of the number of personal vehicles that are running high in kota banda aceh had generated problems for the preservation / inner city neighborhoods as part of its efforts. This report is written with quantitative research methodology this descriptive in nature and tend to use the qualitative analysis.The basis the theory used as a guide to focus research in accordance with the fact in the field .This method is expected to be useful to for suggested the concept transit oriented development to the kota banda aceh government be considered development mass transportation system and management an orderly land

**Key Word : transportation,TOD,Banda Aceh City**

## **Abstrak**

Pengembangan transportasi di Sumatera sangat penting untuk diselaraskan dengan berbagai macam dan konsep pembangunan ekonomi wilayah dalam dokumen jangka panjang Grand Desair Pembangunan Transportasi Indonesia Wilayah Sumatera. Kota Banda Aceh sebagai ibukota provinsi Aceh saat ini memiliki berbagai macam permasalahan transportasi perkotaan yang semakin ting dan kompleks. Perkembangan Pertumbuhan populasi kendaraan pribadi yang tinggi di Kota Banda Aceh telah menimbulkan persoalan bagi kelestarian/keasrian lingkungan kota. Penelitian in dilakukan dengan metode Penelitian kuantitatif ini yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Metode ini diharapkan dapat Mengusulkan Konsep Transit Oriented Development kepada Pemerintah Kota Banda Aceh sebagai pertimbangan Pembangunan sistem Transportasi Massal dan Manajemen Tata guna lahan yang teratur.

**Key Word : Transportasi,TOD,Kota Banda Aceh**

## **Pendahuluan**

Sistem transportasi terbentuk karena dipengaruhi oleh kondisi sosial budaya, perekonomian masyarakat dan keinginan masyarakat untuk memudahkan pergerakan dan perjalanan mereka dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kecenderungan masyarakat kota yang bergantung terhadap penggunaan kendaraan pribadi dan meninggalkan angkutan umum telah membentuk pola perjalanan yang negatif bagi sistem transportasi di perkotaan. Rencana pengembangan transportasi wilayah Aceh sebagai bagian dari grand desain transportasi wilayah Sumatera, berdasarkan Tataran Transportasi Wilayah Aceh dikembangkan mengikuti Kawasan Strategis Zona Pengembangan Ekonomi Aceh (Aceh Trade and Distribution Center).

---

Korespondensi: Riski Hidayatullah,S.Ars  
Department of Architecture , Faculty of Civil Engineering and Planning, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.  
E-mail : riskihidayatullah75@yahoo.co.id

Kebijakan ini merupakan kebijakan pengembangan wilayah berikat dengan mempertimbangkan keunggulan masing-masing zona. Dukungan pengembangan wilayah juga mempertimbangkan rencana alokasi pusat pendistribusian logistic dan perdagangan pada setiap zona. Transportasi berperan mendorong tersedianya aksesibilitas yang kuat di dalam dan antar zona.Kota Banda Aceh sebagai ibukota provinsi Aceh saat ini juga memiliki karakteristik berbagai macam permasalahan transportasi perkotaan yang semakintinggi dan kompleks.Pertumbuhan populasi kendaraan pribadi yang tinggi telah menimbulkan persoalan bagi kelestarian/keasrian lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk Mengusulkan Konsep Transit Oriented Development kepada Pemerintah aceh sebagai pertimbangan Pembangunan sistem Transportasi dan Untuk Menwujudkan Pembangunan Aceh Di masa akan datang yang lebih baik dan nyaman dengan sistem transportasi yang baik sebagai faktor penting untuk menwujudkannya.

### Kajian Transit Oriented Development

Menurut Peter Calthrope dalam *Transit-Oriented Development Design Guidelines* tahun 1992 pengertian dari *Transit-Oriented Development (TOD)* adalah "sebuah komunitas bangunan mix-used yang mendorong 17 masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi". Pengembangan TOD harus berupa bangunan mix-used atau bangunan yang memiliki banyak fungsi. Stasiun kereta, terminal bus, halte bus, atau titik transportasi kota lainnya menjadi pusat kegiatan dengan taraf aktifitas tinggi yang akan semakin berkurang ketika semakin menjauhi titik transportasi kota yang ada. Pengembangan Transit Oriented Development memiliki radius optimal 400 sampai 800 meter dari tempat transit transportasi kota (stasiun kereta, terminal bus, halte bus, dll) menjadi satu pusat kegiatan yang menarik. Dengan memanfaatkan transportasi umum, masyarakat akan diarahkan untuk berjalan kaki atau menggunakan sepeda, sehingga penerapan konsep TOD akan sangat berpengaruh pada pedestrian pejalan kaki dan tersedianya lahan parkir kendaraan khususnya parkir sepeda. Berjalan kaki/menggunakan sepeda mengelilingi kawasan dapat mengurangi intensitas dari kendaraan pribadi, ketika kendaraan pribadi berkurang akan mengurangi kemacetan dan penggunaan bahan bakar, sehingga akan berdampak pada pengurangan polusi dari kendaraan di sekitar kawasan dan menciptakan situasi yang ramah lingkungan.



Gambar 1. Konsep Perencanaan Sistem TOD (Peter Calthrope)

Titik pengembangan kawasan yang berorientasi pada pusat pergerakan moda transportasi menjadi penentu prioritas pengembangan kawasan yang menggunakan Sistem TOD. Faktor kemudahan akses mencapai pusat dan jumlah angkutan trayek juga merupakan faktor penting. Kriteria moda angkutan/Trayek yang dapat mendukung pengembangan kawasan yang berorientasi pada TOD meliputi :

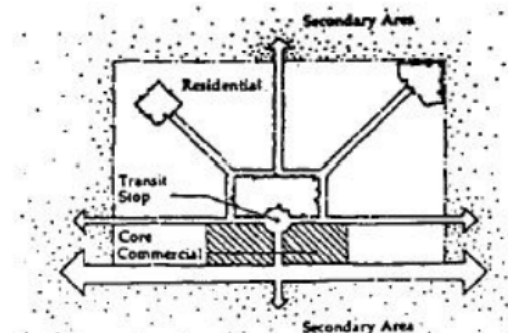
- layanan transportasi sepanjang hari (setiap hari/minggu)
- Moda yang dapat melayani masyarakat setiap 5 -15 menit.
- Stasiun pemberhentian yang berkualitas dan memadai untuk kebutuhan penumpang.
- Stasiun transit yang dapat berfungsi sebagai pemberhentian utama/sebagai pusat transit beberapa rute moda transportasi yang berakhir pada titik TOD tersebut.

### Jenis Transit Oriented Development

TOD dibagi menjadi 2 jenis yaitu Urban TOD dan Neighborhood TOD. Urban TOD adalah pengembangan yang berlokasi pada jalur lintas transportasi umum kota seperti terminal bus kota, stasiun kereta, maupun halte bus kota yang memiliki tingkat kepadatan yang tinggi dan bisa berpotensi menjadi daerah komersil. Neighborhood TOD adalah pengembangan transit yang terbatas berlokasi pada rute feeder bus dalam sebuah wilayah perumahan yang bisa di akses sekitar 10 menit dari titik transportasi kota. Neighborhood TOD mempunyai lingkup yang lebih kecil dari Urban TOD, biasa akan melayani kebutuhan sehari hari dari sebuah perumahan. Hal yang membedakan dari 2 jenis TOD ini berdasarkan pada ukuran besarnya titik transportasi lokasi pengembangan, Urban TOD memiliki cakupan titik transportasi yang lebih luas karena mencakup satu kota sedangkan Neighborhood terbatas hanya pada transportasi perumahan sekitar.

### Transit System

Dalam wilayah TOD dapat di masukkan area sekunder yang berfungsi sebagai tempat pemberhentian untuk menunjang kegiatan perpindahan transportasi yang ada (Transit dan transfer). Titik sekunder ini berada pada daerah pengembangan TOD dan tidak jauh dari pusat area komersil yang ada.



Gambar 2. Letak titik transit sekunder (transit stop) sumber : Transit Oriented Development Design Guidelines.

Titik transit sekunder ini berada pada area yang harus mudah di akses dari titik transportasi kota maupun dari dalam area pengembangan TOD, seperti taman atau open space. Fasilitas yang harus disediakan pada titik transit sekunder ini harus menyediakan tempat peneduh dari hujan ataupun panas, luasan yang cukup untuk menurunkan penumpang, telepon umum, pencahayaan yang cukup, dan parkir sepeda yang nyaman.

### **Pendekatan Konsep Perencanaan Transportasi**

Pendekatan perencanaan desain jaringan transportasi Massal pada suatu lingkungan perkotaan harus mempertimbangkan konsep perencanaan pengembangan lingkungan yang berorientasi transit (*Transit-Oriented Development* – TOD). Secara umum konsep ini menetapkan adanya desain suatu pusat lingkungan yang memiliki beragam kegiatan sebagai sarana lingkungan yang sekaligus juga merupakan pusat kegiatan pergerakan transit lokal baik antar moda transit yang sama maupun dengan berbagai moda transit yang berbeda, dengan mempertimbangkan aspek jangkauan kenyamanan berjalan kaki sebagai orientasi utamanya. Pendekatan desain pada konsep ini tidak hanya menyangkut desain sistem transportasi dalam hal ini sistem transit- saja, melainkan juga akan terkait dengan bagaimana alokasi dan penataan berbagai elemen rancangan ruang kota yang lain, seperti peruntukan lahan, intensitas pemanfaatan lahan, tata bangunan, ruang terbuka dan tata hijau, sistem sirkulasi dan penghubung, dan lain sebagainya.

### **Jenis Elemen Perencanaan**

Perencanaan lingkungan Perkotaan dalam skala besar berpengaruh terhadap peningkatan pergerakan penduduk/warga, sehingga harus diimbangi dengan ketersediaan prasarana dan sarana jaringan transportasi umum lokal, jaringan sirkulasi pedestrian yang mendukung pergerakan dari menuju pusat kegiatan dan lingkungan hunian, serta jaringan parkir yang terintegrasi dalam daya dukung lingkungan yang disesuaikan dengan pusat kegiatan yang ada. Berbagai jenis elemen perencanaan terkait dengan penyediaan sarana dan prasarana yang harus direncanakan dan disediakan pada jaringan transportasi adalah:

- sistem jaringan sirkulasi kendaraan pribadi dan kendaraan umum berikut terminal /perhentian;
- sistem jaringan sirkulasi pedestrian; dan
- sistem jaringan parkir

### **Metode Penelitian**

Penelitian ini dikaji dengan metode penelitian deskriptif kualitatif, dengan hipotesis yang diturunkan dari suatu teori dan kemudian diuji kebenarannya berdasarkan data empiris. Proses dan makna (perspektif subyek) lebih ditonjolkan dalam penelitian ini. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu landasan teori juga bermanfaat untuk memberikan. Penelitian ini di dasarkan pada kondisi eksisting kota yang sehingga diperlukan bagaimana Mengkaji dan Menganalisis Sistem Transportasi yang baik di Provinsi Aceh dengan mengacu pada Transit Oriented Development sebagai konsep utama Pengembangan Kawasan serta serta bagaimana Mengkaji dan Menganalisis Variabel Transit Oriented Development yang mencakup (manajemen system transportasi,kebutuhan dan persyaratan jaringan transportasi,penyediaan jalur pedestrian dan penyediaan jaringan parker). Metode ini diharapkan berguna untuk Mengusulkan Konsep Transit Oriented Development kepada Pemerintah aceh sebagai pertimbangan Pembangunan sistem Transportasi dan Untuk Menwujudkan Pembangunan Aceh Di masa akan datang yang lebih baik dan nyaman dengan sistem transportasi yang terintegrasi dengan lancar

### **Metoda Pengumpulan Data**

Metode yang digunakan adalah survey atau observasi dengan cara memotret kondisi eksisting transportasi perkotaan di banda aceh serta kajian literatur sebagai acuan konsep utama perencanaan kawasan kota yang berbasis transportasi.

### **Metode Analisis Data**

Penelitian kuantitatif ini tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subyek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif.Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu landasan teori juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

**Acuan Penilaian**

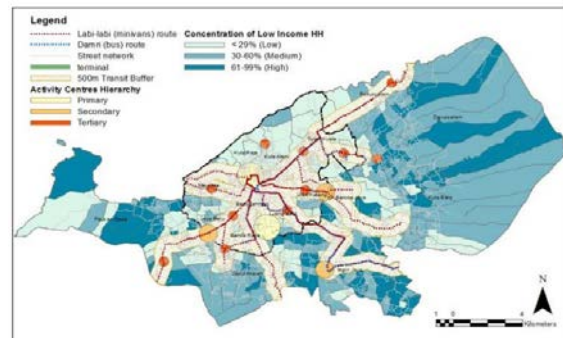
No	Indikator	Variabel	Tolak Ukur
1.	Manajemen Sistem Transportasi	Pembinaan jaringan jalan	jalur khusus angkutan umum searah arus, berlawanan arus ataupun dari / ke area bangkutan kegiatan integrasi berbagai moda transportasi yang berbeda
		Sistem pengoperasian angkutan umum	modifikasi rute dan jadwal angkutan pelayanan bus ekspres
		Manajemen angkutan umum	peningkatan terminal bus
		Koordinasi antar moda	fasilitas parkir bersebelahan dengan terminal
2.	Kebutuhan dan persyaratan jaringan transportasi	fasilitas sarana transportasi umum	angkutan kota (roda 4, 2500 cc) - melayani jalan kolektor sekunder mini bus (roda 6, 3500 cc) - melayani jalan kolektor primer bus umum (roda 6, > 3500 cc) - melayani jalan arteri
		fasilitas prasarana transportasi umum	Terminal wilayah (tiap Kecamatan) 2.000m <sup>2</sup> -120.000 penduduk Terminal wilayah (tiap kelurahan) 1.000m <sup>2</sup> -3.000 penduduk Pangkalan labi-labi 500m <sup>2</sup> -120.000 penduduk Halte -menyesuaikan Parkir -menyesuaikan
3.	Penyediaan jalur pedestrian	asas keterkaitan/ keterhubungan (connection)	bagaimana membuat jalinan jejaring sirkulasi pedestrian yang saling menghubungkan berbagai area yang dapat dijangkau pejalan kaki
		asas kemudahan pencapaian (convenience)	bagaimana membuat kemudahan sirkulasi yang dapat secara langsung dicapai dan dipergunakan oleh publik secara umum dengan mudah
		asas keselamatan/keamanan dan atraktif (convivial)	Bagaimana membentuk lingkungan yang menjamin pejalan kaki bergerak dengan terlindungi dan aman terutama terhadap sirkulasi kendaraan bermotor di sekitarnya sekaligus aman terhadap kemungkinan gangguan kriminalitas, serta bagaimana membentuk lingkungan yang kondusif bagi pejalan kaki untuk lebih memilih berjalan kaki dengan menggunakan jaringan sirkulasi pedestrian yang disediakan akibat penyelesaian lingkungan sekitar
4.	Penyediaan jaringan parkir	asas kenyamanan (comfortable)	bagaimana membentuk lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki dikaitkan dengan penciptaan dimensi besaran ruang gerak yang memenuhi standar kenyamanan pejalan kaki ketika melewatinya
		asas kejelasan / kemudahan pengenal (conspicuousness)	Bagaimana menyelesaikan lingkungan pedestrian dengan sistem pergerakan yang mudah diaman dan diarah, baik rute dan salainya, serta mudah dikenali keberadaannya di antara jejaring sirkulasi lain
		Lahan parkir untuk area busan	Baik pada tiap unit RT (250 penduduk), unit RW (2500 penduduk), unit kecamatan (30.000 penduduk) maupun unit kecamatan (120.000 penduduk) disediakan lahan parkir umum yang sekaligus dapat digunakan untuk tempat mangkal sementara bagi kendaraan umum.
		Lahan parkir untuk pusat-pusat kegiatan	- lokasi parkir harus mudah diakses/dicapai dari/ke pusat-pusat kegiatan tanpa gangguan ataupun memotong arus lalu lintas jalan utama. - lahan parkir harus memiliki hubungan dengan jaringan sirkulasi pedestrian secara langsung. - lokasi parkir harus mudah terlihat dan dicapai dari jalan terdekat

Tabel 1 Manajemen dan sarana prasarana yang berorientasi pada Transit Oriented Development(TOD)  
Sumber : SNI Tata cara perencanaan lingkungan di perkotaan

**Analisis Transportasi Darat di Kota Banda Aceh.**

Transportasi merupakan salah satu urat nadi ekonomi di dunia, dengan adanya transportasi bisa membuat mudah dalam upaya peningkatan ekonomi masyarakat. Seperti di aceh tepatnya di kota banda aceh saat ini masyarakat disaat melakukan pergerakan pada umumnya menggunakan kendaraan pribadi. Dengan demikian lalu lintas di jalan sangat padat dan ramai dan bisa membuat kemacetan di jalan . pada tahun 2000-2015 sangat pesat terjadi peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi. Transportasi di provinsi aceh juga sudah memadai baik darat, laut, maupun udara. Dari transportasi darat sendiri memiliki berbagai macam moda transportasi , seperti di kota banda aceh sendiri sudah memiliki transportasi massal yaitu trans koetradja dan juga memiliki angkutan yang unik yaitu dikenal dengan nama “labi-labi” ,

terdapat juga kendaraan roda tiga yaitu bentor (becak motor)labi-labi tersebut merupakan transportasi yang unik dan hanya ada di aceh.Pertimbangan utama dalam perencanaan transportasi perkotaan Kota Banda Aceh adalah mengefektifkan fungsi dari angkutan umum agar pengguna kendaraan pribadi beralih ke angkutan massal. . Perencanaan koridor untuk angkutan massal Kota Banda Aceh dan sekitarnya dilakukan dengan mempertimbangkan juga ruas jalan eksisting yang dapat dilalui untuk mengakses area CBD (Central Business District) dengan mengintegrasikan pelabuhan dan bandar udara serta pusat-pusat aktivitas lainnya mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah. Berdasarkan hasil studi makapengembangan koridor angkutan massal kota Banda Aceh dan sekitarnya terbagi atas 4 (empat) koridor utama antara lain koridor 1: Pelabuhan Ulee Lheue– Terminal APK Keudah - Bandara SIM, Koridor 2: Terminal APK Keudah – Darussalam, Koridor 3: Terminal APK Keudah – Mata le, Koridor 4: Terminal APK Keudah – Lhoknga.

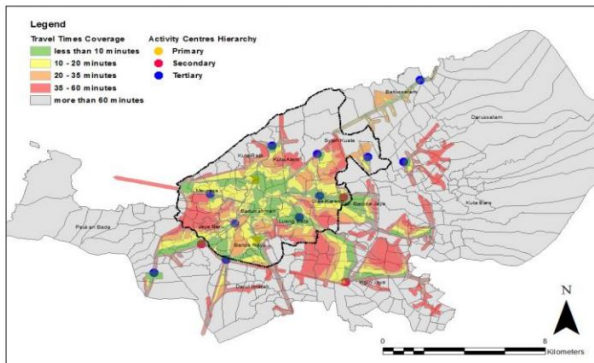


Gambar 3. Angkutan umum yang terlayani dalam radius 500m di perkotaan Banda Aceh (Bappeda Kota banda Aceh,2015)

Akibat luasan lahan yang kurang dan jumlah penduduk yang oleh angkutan umum di perkotaan Banda Aceh yang mengaplikasikan pendekatan ‘tailor-made’ yaitupendektan yang menawarkan servis langsung antara tempat asal dan tujuan.

pola tersebut bisa tidak efisien karena adanya satu seksi jalan seringkali dipenuhi lebih dari dua rute kendaraan yang berbeda. Jalan T. Nyak Arief, misalnya, dipenuhi oleh empat rute angkutan umum, yaitu rute Keudah-Lampineung, Keudah– Darussalam, Keudah-Krueng Cut, dan Banda Aceh-Krueng Raya. sistem transportasi seperti ini tidak efektif dan efisien untuk kota kecil yang relatif mempunyai kepadatan penduduk rendah,

karena akan terjadi persaingan dalam mendapatkan konsumen. Selain itu, frekuensi angkutan untuk satu rute akan lebih rendah karena jalur yang sama sudah dipenuhi oleh angkutan rute lainnya. Gambar 3 menunjukkan waktu tempuh yang diperlukan pengguna angkutan umum untuk tiba di pusat-pusat kegiatan di area perkotaan. Hasilnya diperlukan lebih banyak waktu lebih dari 60 menit untuk mencapai pusat kegiatan (wilayah dengan tingkat aksesibilitas rendah).



. Gambar 4. Waktu Tempuh (menit) Angkutan Umum menuju Pusat-pusat Kegiatan (Bappeda Kota banda Aceh, 2106)

### Analisis Manajemen Tata Guna Lahan Di Kota Banda Aceh

Pusat kegiatan yang ada di pusat kota mempunyai aksesibilitas lebih baik dibandingkan dengan wilayah pinggir kota. Namun Secara keseluruhan, tingkat pelayanan angkutan umum di wilayah perkotaan Banda Aceh sangat rendah. Meskipun pusat-pusat kegiatan berada pada lokasi layanan angkutan umum, namun penduduk yang tinggal di tempat yang tidak terlayani angkutan umum akan sangat bergantung pada kendaraan pribadi untuk mencapainya. Jalur rute angkutan umum di Banda Aceh hanya melewati wilayah dengan permintaan angkutan umum tinggi, yaitu jalur-jalur jalan utama. Akibatnya, penduduk sulit mendapatkan akses karena harus berjalan cukup jauh. Situasi ini dipersulit dengan jumlah angkutan umum yang semakin sedikit akibat rendahnya jumlah penumpang. Sebagian besar penumpang angkutan umum adalah kelompok menengah kebawah yang tidak mempunyai akses terhadap kendaraan pribadi, seperti pelajar, mahasiswa, pekerja berpendapatan rendah, dan penduduk miskin.

Untuk mencapai pusat-pusat kegiatan mereka penggunaan kendaraan umum harus menempuh dengan berjalan kaki ke tempa perberhentian angkutan umum (Halte). Karena adanya permasalahan tersebut maka pemerintah terkait perlu melakukan Manajemen guna lahan dan sistem transportasi untuk dmengatasi isu disparitas mobilitas penduduk di perkotaan Banda Aceh, terutama jika komitmen permukiman perkotaan lestari yang sesuai dengan amanah RTRW Provinsi Aceh terkait transit oriented development (TOD) akan dibangun. Dalam hal ini, indikator-indikator aksesibilitas yang sederhana dapat digunakan untuk membantu perencana kota dan pengambil kebijakan dalam mengarahkan peruntukan guna lahan dan sistem transportasi yang lebih efisien dan efektif. Karakteristik permintaan penumpang hanya akan menghasilkan rencana layanan angkutan umum yang menyediakan servis langsung, dimana frekuensi perjalanan angkutan terutama tersedia pada wilayah-wilayah dengan permintaan tinggi. Sedangkan wilayah-wilayah dengan kepadatan rendah, misalnya, akan mendapat frekuensi angkutan lebih sedikit atau terabaikan sama sekali. Sistem transportasi seperti ini tidak sesuai dengan prinsip kota lestari, yaitu berkelanjutan dan berkeadilan sosial bagi seluruh warga kota.

### Analisis Jalur Pejalan kaki di Kota Banda Aceh.

Jalur pejalan kaki adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Pejalan kaki merupakan salah satu pengguna jalan yang memiliki hak dalam penggunaan jalan. Untuk itu, pada jaringan jalan perlu disediakan trotoar bagi pejalan kaki. Jalur pejalan kaki, yaitu lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar (DPU, 1999).

Jalur pedestrian di sejumlah ruas jalan protokol dalam Kota Banda Aceh banyak dimanfaatkan menjadi tempat usaha, padahal jalur tersebut dikhususkan bagi pejalan kaki. Karenanya, petugas diminta segera menertibkan penyalahgunaan jalur untuk pejalan kaki itu. Masalah lain yang sering terjadi yaitu banyak jalur pedestrian yang dimanfaatkan sebagai tempat parkir, terutama di depan warung kopi dan cafe. Sehingga kondisi itu diminta juga menjadi perhatian dinas terkait.

Untuk menciptakan Banda Aceh sebagai kota pejalan kaki memang masih jauh dari harapan. Kendalanya adalah sistem pedestrian yang belum tertata rapi. Pemandangan yang lazim terlihat tiap pagi bahkan siang dan sore hari, para pelajar yang masih duduk di bangku Sekolah Dasar harus menyeberang jalan sendirian tanpa bantuan orang lain akibat ketiadaan jembatan penyeberangan. Ini sungguh berbahaya bagi keselamatan mereka apalagi kesadaran para pengemudi kendaraan terutama angkutan umum di kota Banda Aceh masih sangat kurang. Bukan hanya faktor ketiadaan sarana pendukung pedestrian, beberapa permasalahan lain juga sangat mengganggu sistem pedestrian. Kehadiran pedagang kaki lima di seputaran Masjid Raya misalnya, telah merubah fungsikan area yang ada. Sedianya tempat pejalan kaki malah digunakan untuk berdagang. Kawasan lain seperti jalur antara terminal angkutan labi-labi menuju pasar Aceh, letaknya tidak terlalu jauh namun ketiadaan sarana pedestrian yang baik menyebabkan jarang sekali terlihat orang berjalan kaki. Pergerakan pedestrian di beberapa lokasi seperti Simpang Lima, perempatan Jalan Diponegoro, pertigaan jalan STA. Mahmudsyah-jalan Pante Pirak-Jalan Diponegoro secara keseluruhan tingkat pelayanan pedestrian masih sangat buruk. Dari pusat kota menuju pusat perbelanjaan Pante Pirak misalnya, tidak ada ruang terbuka hijau yang menarik minat warga yang berada di pusat kota persisnya di kawasan Masjid Raya untuk berjalan kaki. Padahal angkutan umum labi-labi tidak melewati kawasan tersebut dan posisinya pun tidak jauh. Sarana untuk pedestrian seperti tempat duduk untuk melepas lelah setelah berjalan belum mencukupi. Keamanan juga perlu menjadi pertimbangan untuk pedestrian terutama pada malam hari, kondisi jalan yang gelap gulita akan membuat rasa takut pejalan kaki. Terlepas dari persoalan minim tidaknya pejalan kaki, pedestrian memang sangat mendukung terciptanya lingkungan aman, nyaman demi terwujudnya kota wisata bersejarah dengan tetap menjunjung tinggi nilai-nilai Islami.



. Gambar 5. Jalur pejalan kaki dimanfaatkan untuk parkir kendaraan  
(Bappeda Kota banda Aceh, 2015)

### Analisis Area Parkir di Kota Banda Aceh.

Departemen Perhubungan Republik Indonesia pada 1996 mengeluarkan peraturan tentang klasifikasi fasilitas parkir menurut cara penempatannya yaitu parkir di tepi jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). *Off street parking* adalah tempat parkir yang berupa gedung parkir atau taman parkir. Dampak kemacetan terparah adalah sistem parkir di tepi jalan yang mengurangi kapasitas ruas badan jalan. Selain parkir di badan jalan, masih ada parkir di luar badan jalan yang juga harus diperhatikan, baik pengaturan parkir maupun penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP). Fenomena parkir di kawasan Pasar Aceh di Kota Banda Aceh misalnya, saat ini sering mengalami kemacetan luar biasa akibat banyak yang memarkirkan kendaraannya di tepi jalan padahal telah disediakan ruang parkir di dalam gedung. Salah satu data penelitian menyebutkan, volume parkir tertinggi terjadi pada hari sabtu dan minggu. Itu disebabkan jumlah pengunjung meningkat di pusat-pusat perbelanjaan dan keramaian kota pada hari tersebut. Dalam sebuah survei penanggalan waktu ditemukan data 2901 kendaraan untuk roda dua dan 566 kendaraan untuk roda empat di Kota Banda Aceh. (*Jurnal Teknik Sipil Pascasarjana Universitas Syiah Kuala*, 2014). Kebutuhan ruang parkir yang optimal untuk melayani para pengunjung pusat perbelanjaan dan dilema parkir tepi jalan menurut persepsi masyarakat beraneka ragam. Yang paling sering dihadapi adalah fasilitas parkir di dalam gedung dan taman parkir yang tersedia, tapi jauh dari lokasi yang ingin dituju. Alasan yang paling masuk akal ialah memilih parkir tepi jalan karena mudah dijangkau meskipun tidak ada fasilitas pelindung dari panas atau hujan. Dalam usaha menangani masalah tersebut, diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup, dan penentuan model parkir yang tepat pada lahan parkir yang ada, dimana kebutuhan akan lahan parkir dan prasarana yang dibutuhkan haruslah seimbang dan disesuaikan dengan karakteristik kota..



. Gambar 6. Penertiban Parkir Ilegal Didepan Pintu Masjid Raya Baiturahman (Dishub Kota banda Aceh,2016)

Salah satu upaya Dishub Kota Banda Aceh untuk mengatur kelancaran arus lalu lintas dan mengurangi kemacetan lalu lintas karena kendaraan yang parkir di badan jalan yaitu dengan melakukan penataan pelataran parkir pada Garis Sempadan Bangunan (GSB) pertokoan, sehingga kendaraan tidak parkir lagi pada badan jalan. Hari ini Dishub Kota Banda Aceh bersama Satpol PP Kota Banda Aceh melakukan penataan kawasan parkir di Jl. P. Nyak Makam seputaran warkop Cut Nun. Nantinya Pelataran parkir ini juga akan dilengkapi dengan perangkat e-ticketing, RFID Card, dan Capture Camera sebagai kontrol pengamanan.

Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu pada kegiatan komersial di daerah perkotaan dan mempunyai pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit memberi efek visual yang merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.

## KESIMPULAN

Dari hasil analisa dapat disimpulkan bahwa Sistem Transportasi Darat di aceh perlu di design dengan baik dan senyaman mungkin bagi pengguna karena saat ini belum maksimal terutama transportasi dalam kota. Masyarakat Aceh diharapkan menggunakan kendaraan umum untuk berpegian terutama dalam pusat kota karena dapat mengurangi kemacetan dan polusi udara sehingga daerah perkotaan lebih sejuk dan harmonis. Karakteristik wilayah kota Banda Aceh lebih padat penduduk dan lebih banyak berada di pusat-pusat kegiatan sehingga diperlukan akses yang memadai untuk menunjang kegiatan/pola perjalanan penduduk terutama di perkotaan Banda Aceh. Akses dalam mencapai angkutan umum pun lebih Efisien dibandingkan dengan wilayah pinggiran Kota Seperti wilayah Aceh Besar. Sementara, wilayah diluar perkotaan Banda Aceh mempunyai penduduk dengan pendapatan rendah, minim aksesibilitas angkutan umum, dan jauh dari pusat-pusat kegiatan. Jalur pejalan kaki dan jalur sepeda serta street furniture di jalan belum tersedia sehingga belum dapat mempromosikan skala kota yang lebih manusiawi. Pengembangan area mix use dan compact city perlu diterapkan karena concept tersebut merupakan indikator dari sistem Transit Oriented Development. Pengelompokkan Blok/Area tertentu belum di tata dengan baik sehingga penerapan TOD sulit untuk dikembangkan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Andi Prastowo (2012). Metode Penelitian Kualitatif: dalam Prespektif Rancangan Penelitian Ar- Ruzz Media, Yogyakarta
- Bogdan, Robert C. Dan Steve J. Taylor. (1992). Introduction to Qualitative. Research Methods : A Phenomenological Approach in the Social, Boston.
- Badan Standart Nasional Indonesia (2004) Tata cara perencanaan lingkungan di perkotaan SNI 03-1733-2004
- Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh (2016) Konsep desain angkutan massal Kota Banda aceh dan sekitarnya.
- Issana Meria Burhan (2014) Pemetaan aksesibilitas Transportasi Publik Di Banda Aceh Sebagai Alat perencanaan tata guna lahan dan transportasi perkotaan. Banda Aceh.
- Mees, P, J Stone, and G Nielsen (2010). Public transport network planning: a guide to best practice in NZ cities. Wellington.
- Moleong, Lexy J. (2007). Metodologi Penelitian Kualitatif. PT Remaja Rosdakarya .Offset, Bandung.
- RPJP ACEH 2013-2032 (2012) Pendahuluan :Gambaran Umum kawasan. Banda Aceh.
- Peter Calthrop (2007) Histories of Transit Oriented Development : perspectives on the development of the TOD Concep. University of California, Berkely
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum NOMOR 06/PRT/M/2007 (2007) Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan