

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Seiring dengan berjalannya pembangunan disertai pertumbuhan ekonomi mengakibatkan jumlah penduduk bertambah. Namun penambahan jumlah yang pesat hanya terfokus di daerah perkotaan, hal ini disebabkan oleh kurang meratanya pembangunan. Artinya pembangunan di daerah perkotaan lebih maju dibanding di daerah pedesaan.

Sebagai akibat dari pertumbuhan penduduk yang disertai pula dengan meningkatnya perekonomian, maka tingkat mobilitas baik orang maupun barang akan meningkat pula. Keadaan ini harus diimbangi dengan penyediaan sarana transportasi yang memadai. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa penambahan penduduk akan berdampak langsung terhadap kebutuhan sarana dan sarana transportasi.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam pembangunan. Dalam fungsinya sebagai *promoting sector* dan *servicing sector*, transportasi telah memegang peranan yang besar sebagai urat nadi perekonomian. Pembangunan sektor ini dimaksudkan untuk menggerakkan berbagai potensi wilayah, meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat, serta meningkatkan produktivitas Kawasan perkotaan.

Sasaran utama pembangunan sektor transportasi di banyak wilayah adalah untuk mewujudkan adanya keseimbangan perkembangan sektor-sektor

ekonomi, terutama pada wilayah-wilayah dengan tingkat pertumbuhan tinggi, seperti Kota Yogyakarta yang tiap tahunnya terjadi peningkatan pertumbuhan jumlah penduduk yang tinggi. Peningkatan sarana dan prasarana transportasi bertujuan untuk menghubungkan sentra-sentra komersial dan fasilitas umum yang tersebar letaknya dengan sentra-sentra pemukiman penduduk, membuka kesempatan kerja, meningkatkan arus perhubungan antar kota Kawasan hinterland-nya.

Peningkatan sarana dan prasarana transportasi membawa dampak terhadap kualitas lingkungan hidup, oleh sebab itu perlu adanya perhatian khusus dari berbagai pihak terhadap penurunan kualitas lingkungan akibat penambahan penduduk khususnya pada kota-kota besar.

Penyebab utama dari fenomena ini adalah model transportasi jalan darat yang merupakan model dominan di berbagai kota besar di Indonesia. Dampak negatif lain dari transportasi jalan darat adalah kemacetan, kesemerawutan dan kecelakaan lalu lintas.

Peningkatan penduduk Kota Yogyakarta diikuti dengan kenaikan jumlah volume kendaraan bermotor baik yang berasal dari penduduk asli maupun dari penduduk pendatang seperti mahasiswa dan pekerja. Maka dampak langsung dari kenaikan tersebut adalah terjadinya kemacetan, kesemerawutan dan kecelakaan lalu lintas. Fenomena ini dapat dilihat pada beberapa ruas jalan di Kota Yogyakarta terutama pada jam-jam sibuk antara pukul 10.00 WIB – 14.00 WIB, arus lalu lintas yang masuk pada jam-jam

tersebut berkisar antara 14 ribu sampai dengan 20 ribu kendaraan setiap harinya.

Salah satu indikator kota sebagai kota yang modern adalah tersedianya sarana transportasi yang memadai bagi warga kota. Fungsi, peran serta masalah yang ditimbulkan oleh sarana transportasi akan semakin besar seiring dengan kemajuan teknologi dan pertumbuhan penduduk. Masalah lalu lintas dan angkutan semakin vital peranannya sejalan dengan kemajuan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Hal-hal yang berkaitan dengan transportasi menyinggung langsung kepada kebutuhan pribadi warga kota serta berkaitan langsung dengan ekonomi kota. Secara umum permasalahan transportasi di Kota Yogyakarta sangat dipengaruhi oleh beberapa hal sebagai berikut :

1. Tidak seimbangnya penambahan jaringan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila dibandingkan dengan pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan yang berakibat pada meningkatnya volume lalu lintas.
2. Meningkatnya mobilitas orang, barang dan jasa serta pariwisata.
3. Kurang disiplinnya pengemudi.
4. Menurunnya kondisi fisik angkutan.
5. Komitmen yang rendah dalam hal penanganan transportasi.
6. Ketidakterpaduan pengelolaan sistem transportasi.
7. Terjadinya *mix traffic* (bercampurnya segala jenis kendaraan di satu ruas jalan).

Salah satu Kawasan yang selama ini dianggap rawan kemacetan lalu lintas adalah Kawasan Malioboro. Sebagai Kawasan jantung kota, Malioboro menjadi andalan Yogyakarta sebagai salah satu tujuan wisata yang memberikan kontribusi besar. Baik dari sisi Pendapatan Asli Daerah (PAD) maupun bagi Produk Domestik Regional Bruto Yogyakarta, dan pendapatan masyarakat di sektor ekonomi. Namun dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan gejala penurunan yang dikhawatirkan dapat memudarkan citra Kota Yogyakarta sebagai kota budaya yang cukup tua di Indonesia. Perkembangan itu terjadi secara spontan dan tidak terencana. Hal itu disebabkan karena tidak seimbangnya kapasitas yang dibutuhkan dengan ruang yang ada.

Di kawasan tersebut banyak terdapat aktivitas-aktivitas ekonomi dari yang sifatnya tradisional yakni adanya Pasar Beringharjo dan sifatnya modern seperti mal-mal dan pusat perbelanjaan lainnya. Selain itu terdapat Komplek Kepatihan yang berfungsi sebagai Kantor Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Image kawasan dengan multi fungsi menyebabkan kepadatan aktivitas sosio-budaya-ekonomis. Pada saat ini telah berkembang persepsi Kawasan Malioboro yang semrawut, kotor dan cenderung kearah kekumuhan yang salah satunya disebabkan kurang tertibnya pedagang kaki lima yang berjualan Kawasan Malioboro dan kepadatan lalu lintas.

Jika dilihat dari kondisi sebelumnya, yaitu pada saat sebelum pengatran kawasan malioboro salah satu penyumbang ruwetnya lalu lintas di Malioboro adalah tidak optimalnya pengaturan lalu lintas di Kawasan Jalan

Abu Bakar Ali (utara Hotel Garuda) dan Jalan Pasar Kembang. Salah satu masalahnya adalah “wajibnya” kendaraan untuk masuk ke Malioboro jika sudah memasuki kedua jalan tersebut dan tidak memberi pilihan untuk tidak masuk Malioboro. Pada simpang Pasar Kembang/Malioboro/Abu Bakar Ali/mangkubumi simpang ini terdiri dari empat lengan, dengan semua lengan digunakan hanya untuk arus satu arah saja, menuju ke Malioboro. Simpang ini tidak menggunakan sinyal. Arus yang menuju ke Malioboro dari arah jalan Abu Bakar Ali maupun dari jalan Pasar Kembang cukup tinggi dan pada simpang Abu Bakar Ali/Mataram/Kleringan/kotabaru Simpang ini merupakan simpang tak bersinyal, dengan lengan yang menuju ke arah Malioboro merupakan lengan satu arah, sedangkan lainnya dua arah.

Berdasarkan studi pola jaringan transportasi kota Yogyakarta permasalahan yang lain terjadi akibat kurang adanya aturan berlalu lintas yang jelas pada pejalan kaki dan pemakai jalan yang lain. Sebagaimana diketahui selama ini, pejalan kaki di Malioboro kurang mendapat porsi yang memadai. Jalur pejalan kaki (trotoar) dikalahkan oleh unsur tambahan diantaranya adalah pedagang kaki lima yang menempati sisi kiri dan kanan jalur pejalan kaki, parkir kendaraan roda dua dan empat. Ditambah dengan adanya daya tampung yang sudah sangat terbatas sebagai akibat bercampurnya banyak aktivitas di Kawasan Malioboro tersebut membuat banyak ruang-ruang kota termasuk jalur pejalan kaki memiliki tingkat pelayanan yang semakin lama cenderung semakin menurun.

Tabel 1.1
Volume lalu lintas di Kawasan Malioboro
(selama 12 jam (09.00-21.00) Tahun 2003

Ruas Jalan	Kendaraan		
	Non Motor	Speda Motor	Mobil
Jl. Abu Bakar Ali	2.035	45.678	14.641
Jl. Malioboro (Pasar Kembang -Sosrowijayan)	7.536	65.887	21.095
Jl. Mataram (ABA-Perwakilan)	2.463	54.869	15.737
Jl. Malioboro (Sorowijayan-Perwakilan)	6.627	58.300	18.725
Jl. Malioboro (Perwakilan-Dagen)	5.354	51.013	16.166
Jl. Malioboro (Dagen-Pajeksan)	4.159	47.681	14.832
Jl. Mataram (Perwakilan-Mas Suharto)	1.805	52.976	11.411
Jl. Mataram (Mas Suharto-Juminahan)	3.914	72.443	14.867

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Pemerintah Kota Yogyakarta melakukan pembenahan dengan melakukan penataan dan pengembangan Kawasan Taman Parkir Abu Bakar Ali. Penataan yang dilakukan meliputi penataan lokasi parkir untuk bus-bus pariwisata. Sedangkan pengembangan yang dilakukan adalah memperlebar jalan Abu Bakar Ali sebagai persiapan untuk perubahan jalur menjadi dua arah.

Masalah lalu lintas di Kawasan Malioboro memang merupakan masalah pelik yang mempunyai tingkat kompleksitas tinggi, berbagai upaya telah di lakukan oleh pemerintah Kota Yogyakarta. Upaya tersebut dilakukan hanya semata-mata untuk kepentingan masyarakat Yogyakarta pada khususnya dan masyarakat Indonesia pada umumnya. Malioboro merupakan aset berharga, baik sebagai daerah tujuan wisata maupun sebagai daerah cagar budaya. Bahwa pengaturan kawasan Malioboro, masih terdapat beberapa lokasi kemacetan sehingga perlu dilakukan evaluasi untuk penataannya.

B. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang masalah diatas, maka dapat dirumuskan sebagai berikut :

“Permasalahan yang muncul adalah dengan adanya pengalihan arus lalu lintas dikawasan malioboro masih terdapatnya titik-titik kemacetan lalu lintas di kawasan malioboro dan sekitarnya”.

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kinerja kebijakan yang telah diambil oleh Pemerintah Kota Yogyakarta mengenai kepadatan perjalanan lalu lintas di Kawasan Malioboro.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas di Kawasan Malioboro.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi peneliti

Dapat menerapkan ilmu yang didapat dari bangku kuliah yang berupa teori.

2. Bagi pemerintah

Sebagai bahan masukan atau pertimbangan bagi pemerintah Kota Yogyakarta dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas.

E. Batasan Masalah

Permasalahan pada penelitian ini terbatas pada hal-hal sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan di Jalan Mataram, Jalan Abu Bakar Ali dan Jalan Malioboro Kota Yogyakarta Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
2. Data Primer diperoleh dari hasil survei pada jam puncak yaitu jam 12.00 – 14.00 WIB pada siang hari dan jam 18.00 – 20.00 WIB pada malam hari.
3. Jenis kendaraan ringan yang disurvei adalah kendaraan berat (HV), Mobil penumpang (LV), sepeda motor (MC) dan kendaraan tak bermotor (UM).
4. Untuk analisis menggunakan program komputer Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997.

F. Keaslian Penelitian

Sepanjang pengetahuan penulis, tugas akhir dengan judul “Studi Implementasi Kebijakan Tentang Pengaturan Lalu Lintas di Kawasan Malioboro (Studi Kasus Pengaturan Ulang Jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta) belum pernah diteliti oleh peneliti sebelumnya.