

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah tersempit di Provinsi DIY dibandingkan dengan daerah tingkat II lainnya, yaitu sebesar 32,5 Km² yang berarti 1,025% dari luas wilayah Provinsi DIY. Dengan luas 3.250 hektar tersebut terbagi menjadi 14 Kecamatan, 45 Kelurahan, 617 RW, dan 2.531 RT, serta dihuni oleh 388.088 jiwa dengan kepadatan rata-rata 12.017 jiwa per Km². (BPS, 2010)

Kepadatan penduduk Kota Yogyakarta semakin meningkat dari banyaknya pendatang dari wisatawan dan mahasiswa. Meningkatnya kepadatan penduduk ini diikuti juga dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang berimbas pada meningkatnya kemacetan di Kota Yogyakarta. Munawar (2014) mengatakan bahwa seluruh ruas jalan utama perkotaan Yogyakarta saat ini tingkat kemacetan tiap harinya sekitar 7%. Diperkirakan tingkat kemacetan ruas jalan akan meningkat 45% pada tahun 2023.

Kenaikan jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta didominasi oleh kendaraan pribadi sebesar 81% dengan jenis kendaraan dominan adalah sepeda motor (*MC*) sebesar 74 % dan angkutan umum dengan jenis kendaraan dominan bus sebesar 10%. Dengan Jumlah total kendaraan di Kota Yogyakarta sebanyak 1.908.058 unit dan panjang jalan yang ada di Kota Yogyakarta hanya 248,09 km maka kepadatan kendaraan di Kota Yogyakarta mencapai 1713,8 kend/km pada tahun 2013. Inilah yang menyebabkan waktu tempuh yang di lakukan menuju suatu tempat ke tempat lain di Kota Yogyakarta menjadi lebih lama.

Peristiwa kemacetan dewasa ini tampaknya menjadi hal yang tidak biasa lagi karena mengingat kondisi lalu lintas yang semakin padat. Faktor geometri lebar jalan yang semakin lama semakin sesak dipenuhi banyaknya kendaraan serta faktor penghambat arus lalu lintas lain seperti parkir *on street*, adanya aktivitas pejalan

kaki, juga pelanggaran-pelanggaran berlalu lintas menjadi penyebab utama kemacetan.

Sebagai salah satu manajemen lalu lintas untuk mengurangi jumlah kemacetan dan kepadatan kendaraan pada titik tertentu adalah sistem jalan satu arah. Sistem jalan satu arah merupakan adalah suatu pola lalu lintas yang dilakukan dengan merubah jalan dua arah menjadi jalan satu arah yang berfungsi untuk meningkatkan keselamatan dan kapasitas jalan dan persimpangan sehingga meningkatkan kelancaran lalu lintas yang biasanya diterapkan di wilayah perkotaan. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta telah menerapkan pada tahun 2015 sudah menerapkan sistem jalan 1 arah pada ruas jalan C Simanjuntak dari arah Utara ke Selatan dan Jalan Yohanes dari arah Utara ke Selatan. Sebagai hasilnya, ruas jalan ini telah meningkat kinerjanya menjadi lebih baik dengan tingkat kemacetan yang menurun terutama pada jam sibuk.

Di ruas jalan KH Wakhid Hasyim merupakan ruas yang padat karena dari sisi sebelah Selatan menghubungkan dari Kabupaten Bantul ke kota Yogyakarta dan sebelah Timur jalan KH Wakhid Hasyim merupakan kraton yang banyak di kunjungi wisatawan sebelah barat dari jalan tersebut sudah ada kantong parkir yaitu parkir Abu Bakar Ali yang sekarang menjadi parkir wilayah wisata kraton dan sebelah Utara menghubungkan wilayah kota Yogyakarta yang akan menuju kabupaten Bantul dari arah jalan Bantul maka ruas jalan KH Wakhid Hasyim merupakan ruas jalan sangat sentral karena menghubungkan Yogyakarta dan bantul dari sisi Timur ke arah jalan Bantul.

Sistem jalan satu arah memiliki beberapa kekurangan dan kelebihan, Kekurangannya antara lain, bertambahnya volume kendaraan di ruas lain, Kecepatan kendaraan akan semakin tinggi (*high speed*) karena kendaraan dapat dengan leluasa mempercepat laju kendaraan, akibatnya, menurunkan tingkat keselamatan suatu ruas jalan. Selain itu, dengan adanya sistem manajemen satu arah, maka jarak tempuh perjalanan akan lebih panjang. Adapun kelebihanannya antara lain, Menambah kapasitas ruas dan simpang di jalan sehingga meningkatkan kinerja jalan tersebut, mengurangi konflik antar kendaraan sehingga meningkatkan keselamatan pada titik konflik tertentu, dan sistem ini merupakan manajemen lalu

lintas yang sangat murah dan efisien karena hanya mengganti rambu-rambu lalu lintas.

1.2 Rumusan Masalah

Perumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah:

1. apakah menurut standar MKJI (Bina Marga, 1997) kinerja ruas Jalan KH Wakhid Hasyim pada kondisi eksisting sudah memenuhi syarat yang ada?
2. bagaimana kinerja ruas Jalan KH Wakhid Hasyim pada 5 tahun mendatang sesuai standar MKJI (Bina Marga, 1997)?, dan
3. bagaimana cara meningkatkan kinerja ruas Jalan KH Wakhid Hasyim agar sesuai dengan persyaratan standar MKJI (Bina Marga, 1997)?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. mengetahui kinerja ruas Jalan KH Wakhid Hasyim pada kondisi eksisting sesuai standar MKJI (Bina Marga, 1997),
2. mengetahui kinerja ruas Jalan KH Wakhid Hasyim pada 5 tahun mendatang sesuai dengan standar MKJI (Bina Marga, 1997) dan
3. memberikan usulan alternatif perbaikan untuk meningkatkan kinerja ruas Jalan KH Wakhid Hasyim dengan menggunakan manajemen lalu lintas sesuai dengan syarat MKJI (Bina Marga, 1997).

1.4 Batasan Penelitian

Penelitian ini meliputi kegiatan sebagai berikut :

1. lokasi penelitian adalah pada ruas Jalan KH Wakhid Hasyim sepanjang 800 meter dengan batasan dari persimpangan Ngaben sebelah Utara sampai persimpangan Ngasem di sebelah Selatan,
2. survei lapangan dilakukan untuk mengetahui kondisi lalu lintas, kondisi ruas jalan, dan jumlah kendaraan bermotor sepanjang ruas Jalan KH Wakhid Hasyim dan hanya dilakukan pada saat cuaca cerah karena lebih mudah dilakukan pengamatan,
3. pedoman standar yang digunakan untuk menghitung kinerja ruas jalan dan simpang (kapasitas, derajat kejenuhan, tundaan, dan peluang antrian) adalah

berdasarkan pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997 oleh Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga,

4. survei lapangan dilakukan pada pukul 06.00 – 18.00 WIB pada hari Selasa dan Sabtu. Pengambilan data dilakukan tiap 15 menit selama 12 jam,
5. pengolahan data berdasarkan data primer dari hasil survei lapangan yang telah dilakukan sebelumnya, serta pengambilan data sekunder diperoleh dari instansi terkait mengenai ruas jalan serta pengguna jalan, apabila diperlukan, dan
6. data yang digunakan untuk analisa terdiri dari data primer dan data sekunder.

1.5 Keaslian Penelitian

Penelitian mengenai kinerja ruas Jalan KH Wakhid Hasyim menurut sepengetahuan penulis belum pernah dianalisis dan diteliti dalam bentuk tugas akhir maupun bentuk lainnya. Oleh karena itu, keaslian penelitian bisa dipertanggungjawabkan oleh penulis.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat ataupun instansi yang terkait sebagai bahan pertimbangan untuk memecahkan akar permasalahan kemacetan yang terjadi di ruas jalan KH Wakhid Hasyim dengan rekayasa lalu lintas supaya kinerja pelayanan lalu lintas ruas jalan KH Wakhid Hasyim dapat ditingkatkan sehingga dapat mengurangi kemacetan yang terjadi di ruas jalan KH Wakhid Hasyim pada saat ini maupun yang akan datang.

1.7 Lokasi Penelitian

Lokasi yang digunakan pada penelitian ini adalah ruas jalan KH Wakhid Hasyim yang ada dalam kawasan kota Yogyakarta untuk lebih jelas, lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.1 di bawah ini.

