

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang mengalami pertumbuhan yang sangat pesat, mengingat kota ini merupakan kota pelajar, kota budaya dan kota pariwisata. Khususnya dalam bidang pendidikan terdapat banyak institusi pendidikan sehingga tidak mengherankan apabila daerah ini menjadi tujuan utama para pelajar dari berbagai kota di Indonesia yang ingin melanjutkan studinya.

Saat ini Kota Yogyakarta menghadapi masalah yang dihadapi oleh kota besar lainnya di Indonesia yaitu kemacetan lalu lintas. Dampak dari kemacetan itu sendiri menyebabkan pemborosan waktu, pemborosan bahan bakar, pemborosan tenaga, dan rendahnya tingkat kenyamanan berlalu lintas serta meningkatnya polusi baik suara maupun polusi udara. Salah satu pemicu kemacetan lalu lintas di Yogyakarta adalah pertumbuhan jumlah kendaraan dan pertumbuhan panjang jalan yang tidak seimbang, ini dilihat dari data jumlah pertumbuhan kendaraan bermotor pada tahun 2013 sebanyak 425.625 unit, tahun 2014 sebanyak 449.412 unit, tahun 2015 sebanyak 470.542 unit, tahun 2016 sebanyak 491.805 unit, Sedangkan penambahan panjang jalan di Kota Yogyakarta pada tahun 2013 sampai dengan tahun 2016 tidak mengalami perubahan yaitu sepanjang 248.09 km (Kota Yogyakarta dalam Angka, 2017).

Terkait meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta pada umumnya disebabkan karena daya beli masyarakat yang meningkat dan tren moda transportasi di kalangan masyarakat turut mempengaruhi pertumbuhan jumlah kendaraan, karena keinginan masyarakat sekarang ini membeli kendaraan baru untuk mengikuti perkembangan zaman dan bukan membeli karena fungsinya. Sedangkan terkait jumlah pertumbuhan panjang jalan di Kota Yogyakarta yang tidak mengalami perubahan disebabkan oleh ketidaktersedianya lahan dalam membangun jalan baru.

Penggunaan kendaraan pribadi karena kebutuhan perjalanan serta potensi Kota Yogyakarta sebagai pusat kegiatan menyebabkan besarnya pergerakan kendaraan pribadi dan berimplikasi terhadap kemacetan di kota maupun perkotaan Yogyakarta. Menurut Malkhamah dalam Nospindartha (2015), bahwa kebutuhan jumlah perjalanan di wilayah perkotaan Yogyakarta pada saat ini sudah mencapai 1.000.000/hari, jika dihitung pulang pergi sudah mencapai 2.000.000/hari, sedangkan Kota Yogyakarta mencapai sekitar 300.000 sampai dengan 400.000 perjalanan perhari.

Ruas Jalan Magelang sendiri tidak lepas dari kemacetan, ini disebabkan karena ruas Jalan Magelang merupakan salah satu jalan penghubung langsung lalu lintas dari luar kota menuju Kota Yogyakarta maupun sebaliknya, sehingga penumpukan arus lalu lintas baik dari arah Utara ke Selatan maupun Selatan ke Utara semakin tinggi.

1.2 Perumusan Masalah

Dengan adanya berbagai permasalahan dan kerugian yang ditimbulkan oleh kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Yogyakarta maka rumusan masalah yang dibahas sebagai berikut.

- a. Berapa nilai kerugian biaya operasional kendaraan pada jam puncak dan nilai kerugian biaya operasional kendaraan yang ditanggung oleh pengguna kendaraan pribadi?
- b. Berapa nilai biaya kemacetan yang dihasilkan ketika jam puncak dan nilai biaya kemacetan yang ditanggung oleh pengguna kendaraan pribadi?
- c. Bagaimana mencari skenario untuk mengurangi nilai biaya kemacetan?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang telah dijabarkan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

- a. Mengetahui nilai kerugian biaya operasional kendaraan pada jam puncak dan nilai kerugian biaya operasional kendaraan yang ditanggung oleh pengguna kendaraan pribadi

- b. Mengetahui nilai biaya kemacetan ketika jam puncak dan nilai biaya kemacetan rata-rata yang ditanggung oleh pengguna kendaraan pribadi.
- c. Mengetahui skenario yang sesuai untuk mengurangi nilai biaya kemacetan.

1.4 Batasan Penelitian

Batasan penelitian adalah sebagai berikut.

- a. Komponen yang dikaji meliputi biaya operasi kendaraan (BOK), nilai waktu perjalanan, nilai waktu antrian dan kecepatan tempuh kendaraan, serta tidak menganalisa hambatan samping yang ada.
- b. Biaya operasional kendaraan mobil menggunakan model BOK Lembaga Afiliasi Penelitian dan Industri (LAPI)-ITB 1997 (Tamin, 2000) dan biaya operasional sepeda motor menggunakan metode hasil studi Chairul Mubin (Mubin, 2011).
- c. Nilai waktu dihitung berdasarkan PDRB atas harga berlaku tahun 2017.
- d. Analisis kinerja ruas jalan dihitung dengan metode (MKJI, 1997).
- e. Waktu pengambilan data lapangan dilakukan selama dua hari, yaitu hari kerja dan hari libur.
- f. Kendaraan yang di hitung termasuk kendaraan sepeda motor, kendaraan ringan dan kendaraan berat sedangkan untuk kendaraan tidak bermotor tidak dihitung.
- g. Kecepatan perjalanan dihitung menggunakan metode kendaraan contoh (*floating car method*).
- h. Ruas jalan yang di jadikan lokasi penelitian adalah Jalan Magelang yang berada dalam wilayah administrasi Pemerintah Kota Yogyakarta.
- i. Harga satuan komponen pada biaya operasional kendaran menggunakan harga satuan tahun 2017.
- j. Biaya eksternal (biaya kebisingan, biaya polusi, biaya kecelakaan dan tingkat stres) yang dialami baik oleh pengguna kendaraan maupun masyarakat tidak diperhitungkan.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

- a. Bagi peneliti untuk menambah wawasan dalam pengembangan ilmu akademik dan pengetahuan di bidang lalu lintas khususnya kerugian transportasi akibat kemacetan.
- b. Mengetahui besaran biaya kemacetan bagi pengguna kendaraan pribadi baik kendaraan roda empat maupun roda dua di Kota Yogyakarta pada ruas Jalan Magelang, karena selama ini masyarakat tidak melihat secara langsung nilai nominal kerugian tersebut, sehingga mereka belum menganggapnya sebagai kerugian.
- c. Bagi Pemerintah Kota Yogyakarta dan para perencana sebagai bahan masukan dan bahan pertimbangan dalam penanganan kemacetan khususnya di Kota Yogyakarta dan Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya.