

BAB I

PENDAHULUAN

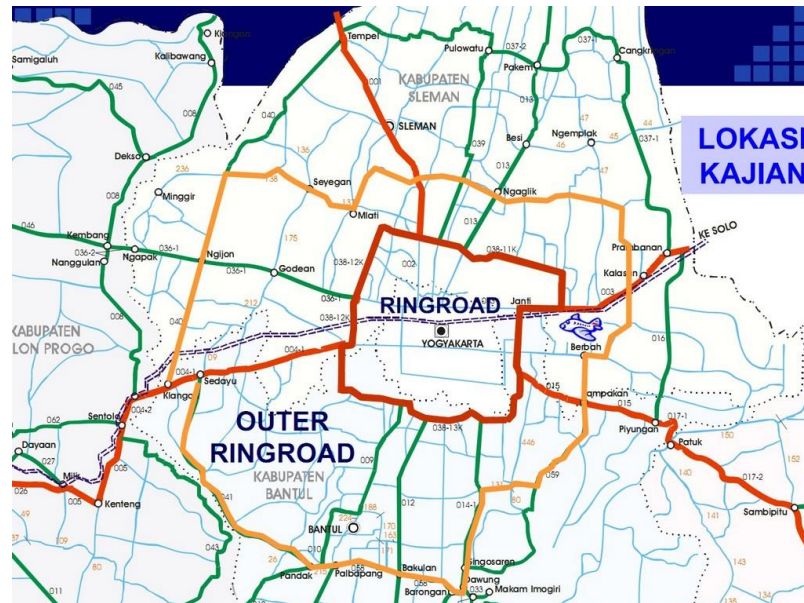
1.1 Latar Belakang

Yogyakarta adalah salah satu daerah tujuan utama wisata di Indonesia sehingga banyak wisatawan yang berkunjung untuk menikmati budaya maupun pemandangan. Selain itu, di Yogyakarta terdapat sekolah dan perguruan tinggi yang menyebabkan banyaknya pendatang dari luar kota untuk belajar. Hal ini menyebabkan meningkatnya jumlah penduduk yang disertai dengan bertambahnya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi setiap tahunnya.

Jalan lingkar Yogyakarta yang memiliki fungsi awal untuk mengalihkan sebagian arus lalu lintas agar dapat mengurangi kemacetan di pusat kota berubah fungsinya menjadi jalan arteri dikarenakan adanya pengembangan wilayah yang pesat di samping jalan lingkar Yogyakarta sehingga menjadi salah satu simpul kemacetan yang ada di Yogyakarta.

Oleh karena itu, solusi yang diberikan pemerintah dalam menangani masalah kemacetan adalah dengan membuat jalan lingkar luar (*outer ring road*) Yogyakarta. Pembangunan jalan lingkar luar (*outer ring road*) ini menggunakan jalan yang sudah ada saat ini (eksisting) yang diperlebar dari 7 meter menjadi 14 meter dan total jalan yang digunakan sepanjang 72,2 km. Proyek ini melewati 10 kecamatan mulai Prambanan, Berbah, Kalasan, Cangkringan, Pakem, Ngemplak, Turi, Tempel, Seyegan, dan Minggir yang terdapat di Kabupaten Sleman dan 3 kecamatan di Kabupaten Kulonprogo seperti Kecamatan Kalibawang, Nanggulan dan Sentolo serta 9 kecamatan di Bantul seperti Sedayu, Pandak, Pajangan, Bantul, Jetis, Imogiri, Pleret, Piyungan dan Dlingo. Proyek ini dilaksanakan penyusunan analisis dampak lingkungan pada tahun 2018 dilanjutkan tahap penyusunan *Detail Engineering Design* (DED) pada tahun 2019 serta pembebasan lahan pada tahun 2020 sehingga pembangunan dapat dilakukan pada tahun 2021. Meskipun hingga pada tahun 2019 belum selesai penyusunan *Detail Engineering Design* (DED) karena pemerintah dan instansi terkait masih berkonsentrasi dalam menyelesaikan

Underpass Kentungan dan *Underpass* Bandara Yogyakarta. Proyek pembangunan jalan lingkar luar (*outer ring road*) Yogyakarta yang diperkirakan memakan waktu 5-6 tahun direncanakan dapat mengurangi kepadatan kendaraan pada jalan utama Yogyakarta. Rencana ruas jalan lingkar luar (*outer ring road*) Yogyakarta ditunjukkan pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1 Rencana Ruas Jalan Lingkar Luar (*Outer Ring Road*) Yogyakarta

Sumber: Solopos.com, 2017

Setelah mengetahui ruas jalan yang akan menjadi jalan lingkar luar (*outer ring road*) diperlukan pemodelan transportasi untuk melihat perubahan pergerakan perjalanan dengan menggunakan *software PTV VISUM*. *PTV VISUM* merupakan perangkat lunak yang dibuat oleh *PTV GROUP* Jerman yang digunakan untuk memodelkan sistem transportasi perkotaan, metropolitan dan regional serta mengevaluasi kebijakan transportasi. Hasil dari pemodelan *PTV VISUM* menghasilkan pembebanan pada ruas jalan sehingga dapat dilakukan analisis nilai *Level of service*. *Level of service* adalah salah satu analisis kinerja jalan yang membandingkan antara volume kendaraan dengan kapasitas jalan yang terjadi di jalan tersebut dalam waktu tertentu.

Oleh karena itu, untuk mengetahui perubahan yang terjadi dengan dibangunnya jalan lingkar luar (*outer ring road*) Yogyakarta maka dibutuhkan

kajian pada kinerja jalan eksisting yang ditunjukkan oleh *V/C ratio* pada ruas jalan utama dengan bantuan *software PTV VISUM*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang masalah diatas, disusun rumusan masalah yaitu sebagai berikut.

1. Bagaimana nilai *V/C ratio* kondisi eksisting tahun 2026 pada ruas Jalan Solo, Jalan Kaliurang, Jalan Palagan Tentara Pelajar, Jalan Magelang jika tidak melakukan pembangunan jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta?
2. Bagaimana nilai *V/C ratio* pada ruas Jalan Solo, Jalan Kaliurang, Jalan Palagan Tentara Pelajar, Jalan Magelang tahun 2026 dengan dibangunnya jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta?
3. Apa usulan atau alternatif desain ruas jalan lingkaran luar (*outer ring road*) yang memungkinkan dibangun di Yogyakarta?
4. Bagaimana kondisi ruas Jalan Solo, Jalan Kaliurang, Jalan Palagan Tentara Pelajar, Jalan Magelang jika jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta tahun 2026 dibuat rute yang berbeda?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulis dalam penyusunan adalah sebagai berikut.

1. Mengetahui nilai *V/C ratio* kondisi eksisting pada ruas Jalan Solo, Jalan Kaliurang, Jalan Palagan Tentara Pelajar, Jalan Magelang jika tidak melakukan pembangunan jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta pada tahun 2026.
2. Mengetahui nilai *V/C ratio* pada ruas Jalan Solo, Jalan Kaliurang, Jalan Palagan Tentara Pelajar, Jalan Magelang dengan dibangunnya jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta pada tahun 2026.
3. Mendapatkan alternatif ruas jalan lingkaran luar (*outer ring road*) di Yogyakarta.
4. Mengetahui kondisi ruas Jalan Solo, Jalan Kaliurang, Jalan Palagan Tentara Pelajar, Jalan Magelang jika jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta dibuat dengan rute yang berbeda pada tahun 2026.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut.

1. Memberikan informasi keadaan ruas Jalan Solo, Jalan Kaliurang, Jalan Palagan Tentara Pelajar, Jalan Magelang dengan dibangunnya jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta.
2. Hasil penelitian dapat menjadi masukan bagi instansi terkait seperti Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta, Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Perhubungan untuk digunakan dalam menangani permasalahan kemacetan pada ruas jalan utama Yogyakarta.

1.5 Batasan Penelitian

Dalam penelitian ini diambil batasan masalah sebagai berikut.

1. Lokasi penelitian dilakukan pada 4 ruas jalan utama Yogyakarta yang terdampak pada pembangunan jalan lingkaran luar (*outer ring road*) Yogyakarta sebagai berikut.
 - a. Jalan Solo Yogyakarta depan Kecamatan Kalasan
 - b. Jalan Kaliurang depan PLN
 - c. Jalan Palagan Tentara depan Hyatt
 - d. Jalan Magelang depan Lapangan Wahidin
2. Pemodelan transportasi menggunakan *software PTV VISUM 17*.
3. Metode matrik asal-tujuan yang akan datang menggunakan metode *gravity model UCGR (unconstrained gravity)*.
4. Kapasitas ruas jalan tidak mengalami perubahan pada Tahun 2026.