

Studi Kemacetan Kendaraan Bermotor di Koridor Godean

Rafif Sa Falah¹, Aisyah Zakiah²

^{1,2}Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

¹Surel: 18512107@students.uui.ac.id

ABSTRAK: *Permasalahan transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta salah satu diantaranya adalah kemacetan. Adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor menjadi penyebab kemacetan yang terjadi di DIY. Koridor Godean yang berada di Kecamatan Godean, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki beberapa fasilitas komersial seperti pasar, pertokoan, dan warung makan. Aktivitas yang ada dapat mempengaruhi pola kemacetan di Koridor Godean. Konsep TOD, bike sharing, sharing transport, dan lainnya merupakan beberapa contoh yang dapat diadaptasikan menjadi strategi-strategi yang dapat meminimalisir kemacetan yang ada di Koridor Godean.*

Kata kunci: Kemacetan, Koridor Godean, Strategi Kemacetan.

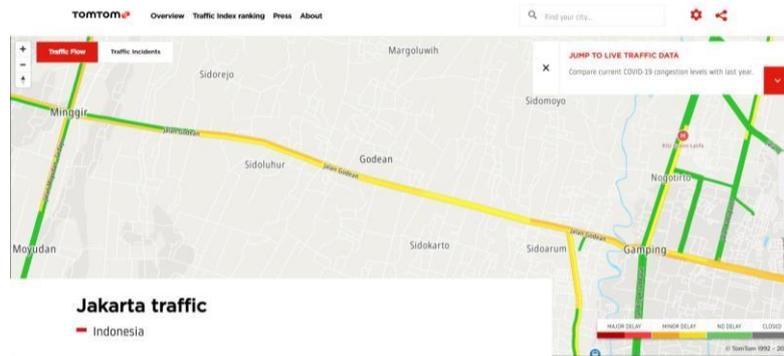
PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta. Dilansir oleh TribunJogja.com, di sepanjang jalan yang berada di kawasan Yogyakarta kepadatan arus lalu lintas masih terpantau padat. Menurut Pemda DIY, di beberapa titik jalan yang mudah di akses kendaraan darat terjadi kemacetan.

Menurut data jumlah kendaraan bermotor menurut kabupaten/kota dan jenis kendaraan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2018 dan 2019 terjadi peningkatan jumlah pengguna kendaraan bermotor. Faktor ekonomi, faktor sosial, dan faktor geografi dapat menjadi alasan semakin meningkatnya pengguna kendaraan bermotor sehingga menimbulkan kemacetan. Adanya permasalahan tersebut menimbulkan dampak negatif diantaranya waktu yang terbuang, lingkungan kumuh, dan polusi.

Kecamatan Godean merupakan kawasan sub urban di kabupaten Sleman. Di kawasan tersebut terdapat pusat dari pertumbuhan ekonomi yaitu Koridor Godean. Koridor Godean terdapat beberapa pusat ekonomi seperti pasar, rumah makan, dan pertokoan sehingga dapat disebut sebagai kawasan sentral yang terdapat pasar di dalamnya, memungkinkan munculnya usaha-usaha yang tumbuh dekat dengan pasar (Soepono,2000). Koridor Godean juga dapat disebut sebagai wilayah yang menjadi kutub pertumbuhan karena menurut Perroux (1949), dengan adanya kutub pertumbuhan proses pembangunan akan menyebar ke tempat lainnya. Hal ini membuat Koridor Godean berpotensi menjadi kawasan yang rawan macet.



Gambar 1 Kondisi Kemacetan di Koridor Godean yang menunjukkan minor delay
Sumber: Tomtom

Pada *traffic index* di sebuah situs bernama Tomtom terlihat pada peta Koridor Godean menunjukkan tingkat kemacetan sedang. Kemacetan di Koridor Godean juga dapat dilihat melalui *Google Maps*. Pada situs tersebut terlihat bahwa kemacetan terjadi di waktu pagi sampai sore hari. Jika dilihat dari aktivitas masyarakat sekitar, waktu pagi-sore hari merupakan waktu produktif masyarakat sekitar untuk melakukan kegiatan ekonomi atau jam kerja masyarakat pada umumnya.

Tujuan

Tujuan dari penelitian ini yakni mengkaji, memahami, dan mengetahui sebab akibat dan strategi menangani kemacetan di Koridor Godean

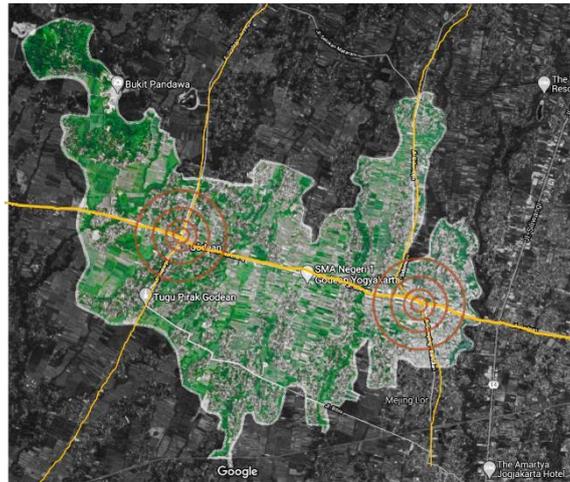
Rumusan Masalah

- a. Bagaimana pola kemacetan di Koridor Godean?
- b. Bagaimana strategi dalam menangani kemacetan di Koridor Godean?

KAJIAN PUSTAKA

Wilayah Koridor Godean

Koridor Godean berada di Kecamatan Godean, Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta yang merupakan area sub urban sehingga jauh dari kota. Di kawasan ini berkembang sebagai tujuan aktivitas masyarakat, sehingga menjadi salah satu pusat pertumbuhan di Kabupaten Sleman. Koridor Jalan Godean berawal dari perempatan Godean hingga perempatan Demak Ijo. Dihubungkan oleh beberapa jalan utama yakni oleh Jalan Godean-Seyegan dan Jalan Sidomoyo. Disini terdapat beragam aktivitas seperti aktivitas komersial, publik, pendidikan, dan lalu lalang kendaraan, Koridor ini sebagai titik hubung area rural dan sub urban lainnya seperti Mlati, Moyudan, Sedayu, dan Seyegan. Konektivitas tersebut membuat koridor Jalan Godean menjadi padat dan menimbulkan berbagai isu diantaranya kemacetan. Pada beberapa simpul yang menghubungkan Koridor Godean merupakan titik yang terdapat beberapa fasilitas komersial seperti Pasar Godean, pertokoan, dan warung makan.



Gambar 2 Peta Kecamatan Godean
Sumber: Penulis

Preseden

Studi preseden digunakan untuk menemukan strategi yang tepat untuk menangani kemacetan di Koridor Godean. Preseden diambil berdasarkan permasalahan dan kondisi lingkungan yang sama dengan konteks di Koridor Godean.

Ledakan jumlah kendaraan bermotor merupakan akibat dari kemacetan di Kota Bandung. Hal ini terjadi karena pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan penambahan ruas jalan. Oleh karena itu Pemerintah Kota Bandung menerapkan sebuah konsep Bandung *Urban Mobility* (Bandung, 2016).

Di dalam konsep tersebut terdapat beberapa strategi yakni:

1. **Transit Oriented Development (TOD)**

Strategi ini dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendekatkan sistem transportasi supaya mobilitas penduduk antar kawasan ataupun kota dapat berkurang sehingga menciptakan kota yang efisien.

Hal yang dipertimbangkan dalam strategi ini yaitu:

- Tepat guna lahan,
- Peningkatan kepadatan yang ada di sekitar transit,
- Walkable design,
- Perencanaan tempat yang baik, aman, dan nyaman,
- Membuat peraturan pengaturan parkir,
- Keterlibatan masyarakat terhadap perencanaan.

2. **Trans Metro Bandung**

Angkutan umum perkotaan yang menggunakan teknologi seperti bus elektrik, bus konvensional, dan *smart payment*.

3. **Jalur Pejalan Kaki / Skywalk**

Pembangunan prasarana yang mendukung pejalan kaki supaya aman dan nyaman. Pejalan kaki dapat berjalan di level yang sama dengan kendaraan (pedestrian) atau berbeda (*skywalk*).

4. Bike Sharing

Sarana pendukung dengan menyediakan sewa sepeda secara berbayar atau gratis untuk menjadikan sebagai kendaraan hijau karena ramah lingkungan dan sebagai pengganti kendaraan bermotor.

5. Gedung Parkir

Penyediaan lahan parkir supaya pengendara dapat menitipkan kendaraannya dan dapat beralih ke angkutan publik supaya kendaraan bermotor yang melintas dapat berkurang.

Transjogja merupakan angkutan publik yang mendukung konsep TOD untuk pengembangan kota secara maksimal. Dalam konsep TOD dilengkapi pedestrian sebagai sarana pejalan kaki atau jalur untuk sepeda dan fasilitas parkir (Fahma,2014). Konsep tersebut mempertimbangkan beberapa aspek seperti:

1. Transportasi Publik

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, angkutan orang (penumpang) dengan menggunakan kendaraan bermotor dibedakan menjadi dua macam yaitu angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek.

2. Halte

Tempat perhentian bus yang ada di pinggiran kota dengan ditempatkan pada jarak antara 500-1000m sedangkan di pusat kota dengan jarak 300-500m. Halte ini digunakan sebagai tempat menaikan dan menurunkan penumpang bus dan ditempatkan di jaringan pelayanan bus.

3. Parkir

Pengertian parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara (PP nomor 43 tahun 1993). Parkir juga berarti kondisi kendaraan yang ditinggalkan pengendara dan berhenti di tempat tertentu. Dalam pedoman teknis fasilitas parkir Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996, berdasarkan tata letaknya, parkir terdapat dua macam yakni parkir badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*).

Masyarakat masa lalu menggunakan transportasi bermotor karena dinilai lebih efisien dibanding menggunakan kendaraan tradisional seperti kuda. Namun, sekarang hal itu terjadi kembali, karena transportasi bermotor membuat kemacetan dan tidak efisien. Sharing transport merupakan strategi untuk berbagi ruang transportasi pemilik dengan orang lain, sehingga pemilik kendaraan dapat memberikan tumpangan orang yang membutuhkan tumpangan. Orang yang membutuhkan dapat didapat dengan mengakses aplikasi secara real time. Dalam aplikasi tersebut nantinya pengguna dapat tahu lokasi, tujuan, identitas, dan kegiatan antara pemilik dan pembonceng sehingga dapat menumpang dalam transportasi yang sama. Penggunaan aplikasi secara real time ini dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan membuat seseorang menjadi senang untuk berbagi (Shoval, 2017).

PEMBAHASAN

Pola Kemacetan di Koridor Godean

Kemacetan di Koridor Godean disebabkan oleh beragam aktivitas yang terjadi akibat orang-orang yang ada di koridor tersebut. Pola aktivitas yang membuat kemacetan di koridor tersebut diantaranya:

1. Pedagang Kaki Lima pinggir jalan
2. Parkir Kendaraan di pinggir jalan

Analisis Pola Kemacetan

1. Pola Kemacetan Pedagang Kaki Lima Pinggir Jalan

Pedagang kaki lima yang berjualan di jalan dapat mengganggu kelancaran kendaraan yang melintas di Koridor Godean. Hal ini terjadi karena aktivitas jual beli membutuhkan space sehingga area jalan yang seharusnya menjadi tempat lalu lalang kendaraan menjadi tempat untuk berjualan. Fenomena tersebut dapat di temukan di beberapa titik di Koridor Godean dan beberapa PKL muncul di waktu tertentu.

Pada Urban Mobility Bandung terdapat strategi yakni pedestrianisasi atau *skywalk* yang dapat memfasilitasi pedagang kaki lima untuk mendapatkan tempat untuk berjualan. Pedagang Kaki Lima ditempatkan pada area lalu lalang pejalan kaki atau membuat sebuah *skywalk* yang terdapat area berjualan pedagang kaki lima sehingga aktivitas jual beli tidak bersinggungan dengan aktivitas lalu lalang kendaraan. *Bike sharing* juga dapat mendukung pejalan kaki agar mobilitas semakin mudah.

Strength	Weakness	Pedestrian
<ul style="list-style-type: none"> • Dapat memberikan ruang bagi PKL • Memberikan ruang bagi pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Membutuhkan perluasan jalan 	
Opportunity	Threats	
<ul style="list-style-type: none"> • Mengurangi kemacetan akibat aktivitas PKL • Jalan lebih tertata dan <i>walkable</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Bertambahnya jumlah PKL sehingga tidak sesuai dengan area PKL yang disediakan 	

Strength	Weakness	<i>Skywalk</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Dapat memberikan ruang bagi PKL • Memberikan ruang bagi pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Membutuhkan perluasan jalan 	
Opportunity	Threats	
<ul style="list-style-type: none"> • Mengurangi kemacetan akibat aktivitas PKL • Jalan lebih tertata dan <i>walkable</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Bertambahnya jumlah PKL sehingga tidak sesuai dengan area PKL yang disediakan 	

Strength	Weakness	<i>Bike Sharing</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Menggantikan penggunaan kendaraan bermotor 	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah yang terbatas 	
Opportunity	Threats	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Eco Friendly</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Pencurian • Penggunaan yang tidak wajar 	

2. Parkir Kendaraan di Pinggir Jalan

Parkir kendaraan yang ada di Koridor Godean merupakan kegiatan pengguna kendaraan yang meninggalkan sementara kendaraannya untuk berbelanja di bangunan komersil atau berhenti di Pedagang Kaki Lima yang ada di pinggir jalan. Bangunan komersil di koridor tersebut berupa pasar, pertokoan, warung, dan bank. Posisi bangunan-bangunan tersebut tidak jauh dari tepi jalan (sekitar 3-4 meter) sehingga tidak memiliki area parkir yang cukup luas untuk pembeli yang membawa kendaraan bermotor atau bangunan tersebut memiliki tempat yang luas namun penuh karena pengunjungnya banyak.

Pada Urban Mobility Bandung terdapat strategi untuk menyediakan ruang parkir berupa bangunan khusus parkir kendaraan sehingga pengguna dapat memarkirkan kendaraan di dalam bangunan dan pengguna dapat berjalan kaki atau menggunakan public transport untuk menuju tempat yang dituju. Public Transport dapat berupa bus atau kereta commuter dengan adanya kolaborasi tersebut dapat mengurangi kendaraan yang parkir di pinggir jalan.

Sharing transport juga dapat menjadi strategi dalam meminimalisir kemacetan. Orang yang membutuhkan dapat didapat dengan mengakses aplikasi secara real time dan pengguna dapat menyesuaikan kebutuhannya dengan kebutuhan orang yang ingin ditumpangi.

Strength	Weakness	Bangunan Parkir
<ul style="list-style-type: none"> • Dapat memberikan ruang parkir • Mengurangi kepadatan kendaraan yang melintas di koridor 	<ul style="list-style-type: none"> • Membutuhkan area untuk membangun bangunan baru 	
Opportunity	Threats	
<ul style="list-style-type: none"> • Mengurangi kemacetan akibat parkir kendaraan yang mempersempit ruang gerak jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan parkir penuh • Kebiasaan masyarakat parkir di pinggir jalan 	

Strength	Weakness	<i>Public Transport</i>
<ul style="list-style-type: none"> Memudahkan akses dan mobilitas masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> Mebutuhkan perluasan jalan Mebutuhkan transportasi baru 	
Opportunity	Threats	
<ul style="list-style-type: none"> Mengurangi penggunaan kendaraan bermotor 	<ul style="list-style-type: none"> Minat masyarakat terhadap <i>public transport</i> masih kurang 	

Strength	Weakness	<i>Sharing Transport</i>
<ul style="list-style-type: none"> Memudahkan akses dan mobilitas masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> Mebutuhkan perluasan jalan Mebutuhkan transportasi baru 	
Opportunity	Threats	
<ul style="list-style-type: none"> Mengurangi penggunaan kendaraan bermotor 	<ul style="list-style-type: none"> Minat masyarakat terhadap <i>public transport</i> masih kurang 	

Strength	Weakness	<i>On side street parking</i>
<ul style="list-style-type: none"> Parkir kendaraan bermotor terwadahi 	<ul style="list-style-type: none"> Mebutuhkan badan jalan yang cukup untuk parkir kendaraan 	
Opportunity	Threats	
<ul style="list-style-type: none"> Aksesabilitas pengguna yang membawa kendaraan pribadi terwadahi 	<ul style="list-style-type: none"> Parkir yang melebihi kapasitas 	

Strategi



Gambar 3 Potongan Koridor Godean
Sumber: Penulis

Dari hasil analisis di atas dapat ditemukan bahwa beberapa strategi di atas dapat diterapkan dengan menyesuaikan kondisi di beberapa titik di Koridor Godean. Sketsa dari strategi ditunjukkan pada gambar 4. Berikut merupakan strategi yang digunakan,

1. *Bike Sharing*

Pada *bike sharing* di Koridor Godean disediakan untuk pejalan kaki yang membutuhkan mobilitas lebih. Peletakan shelter dari bike sharing ini berada di simpul-simpul jalan yang memotong Koridor Godean. Sepeda ini dapat di sewa secara daring dengan menggunakan aplikasi mobile. Penggunaan sepeda ini hanya dapat digunakan di sepanjang Koridor Godean. Sepeda ini menggunakan teknologi GPS sehingga dapat terlacak posisinya jika berada di luar Koridor Godean. Di setiap shelter sepeda disediakan juga untuk parkir sepeda pribadi.

2. *On Side Street Parking dan Gedung Parkir*

Parkir kendaraan bermotor yang berada di bahu jalan yang sudah disesuaikan dan ditata supaya tidak memenuhi badan jalan. Penempatan parkir ini berada di area yang terdapat bangunan-bangunan komersial. Pengguna yang tidak mendapat on side street parking dapat menuju gedung parkir. Gedung parkir dapat berada di simpul penghubung yang intensitasnya pertemuannya tinggi. Setelah parkir di gedung parkir pengguna dapat menggunakan transportasi publik untuk menuju lokasi yang diinginkan.

3. *Transportasi Publik*

Transportasi publik di Koridor Godean bersifat komuter atau bolak-balik di sepanjang Koridor Godean. Transportasi publik dapat mengakomodasi penumpang dan barang bawaan penumpang. Tempat pemberhentian transportasi public berada di area yang memungkinkan masyarakat dapat menjangkau dari tempat asalnya.

4. *Sharing Transport*

Sharing Transport digunakan ketika pengguna mencari tumpangan secara real time melalui aplikasi mobile. Pengguna yang sudah mendapat tumpangan dapat menunggu di tempat drop off yang sudah disediakan.

5. Pedestrian dan Skywalk

Penataan pedestrian dan penambahan skywalk diperlukan untuk menunjang pejalan kaki dan pesepeda supaya aman dan nyaman ketika berjalan melintasi Koridor Godean. Skywalk ditempatkan di atas pedestrian yang memiliki lebar lebih dari 3 meter. Pedagang kaki lima yang ada di Koridor Godean dapat berpindah di skywalk supaya mobilitas kendaraan yang ada di bawah tidak terganggu.

Peran pemerintah untuk membuat peraturan dan membentuk tim pengawas diperlukan supaya strategi di atas dapat berjalan baik. Peraturan dibuat untuk masyarakat supaya tertib dan tim pengawas untuk menegur atau mengawasi kondisi di Koridor Godean.

KESIMPULAN

Kemacetan kendaraan bermotor di Koridor Godean disebabkan oleh pedagang kaki lima pinggir jalan dan parkir kendaraan di pinggir jalan. Kemacetan ini dapat diminimalisir dengan beberapa strategi yang diambil dari beberapa preseden yang sudah ada. Strategi-strategi tersebut diantaranya,

1. Bike sharing
2. On Side Street Parking dan Gedung Parkir
3. Transportasi Publik
4. Pedestrian dan Skywalk

Dalam pelaksanaannya dibutuhkan peraturan dan pengawasan yang tegas agar masyarakat dapat tertib dan Koridor Godean dapat kondusif.

DAFTAR PUSTAKA

- Bandung, Pemkot. (2016). Bandung Urban Mobility Project.
- Burhan, F. H. (2019). Jogjapolitan: Ratusan Pedagang Unggas dan Klithikan Pasar Godean Boyongan ke Pasar Kowen. <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2019/10/30/512/1023481/ratusan-pedagang-unggas-dan-klithikan-pasar-godean-boyongan-ke-pasar-kowen>.
- DIY, Dishub (2019). Jumlah Kendaraan di Jogja Terus Bertambah, Rekayasa Lalu Lintas Jadi Solusi. <https://dishub.jogjaprovo.go.id/berita/jumlah-kendaraan-di-jogja-terus-bertambah-rekayasa-lalu-lintas-jadi-solusi>.
- Ermando, Alexander (2019). Tribun Jogja: Aktivitas Pasar Koen Godean Sleman Akan Diperpanjang Hingga Sore Hari. <https://jogja.tribunnews.com/2019/10/30/aktivitas-pasar-koen-godean-sleman-akan-diperpanjang-hingga-sore-hari>.
- Fahma, B. L. H. Transit Oriented Development (TOD) Di Sekitar Stasiun Tugu. Mahi, I. A. K. (2016). Pengembangan Wilayah: Terori & Aplikasi. Kencana.
- Ismiyanto, Agung. (2020). Tribun Jogja: Akses Kendaraan Mudah Jadi Pemicu Kemacetan di Yogya. <https://jogja.tribunnews.com/2020/01/03/akses-kendaraan-mudah-jadi-pemicu-kemacetan-di-yogya>.
- Mulyani, F., & Hernawan, H. (2019). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor (Studi Kasus Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi) (Doctoral dissertation, Perpustakaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unpas Bandung).

- Sleman, BPS (2019). Kecamatan Godean Dalam Angka 2019. BPS Kabupaten Sleman.
- Soepono, P. (2000). Model Gravitasi sebagai Alat Pengukur Hinter Land dari Central Place suatu Tinjauan Teoritik. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 15(4), 123-130.
- Tamara, S., & Sasana, H. (2017). Analisis Dampak Ekonomi dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu lintas di jalan Raya Bogor-Jakarta. *Jurnal REP (Riset Ekonomi Pembangunan)*, 2(2), 185-196.
- Tomtom (2020). Jakarta Traffic. https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/jakarta-traffic.
- Pratama, C. D. (2020). Kompas: Pusat Pertumbuhan: Definisi dan Teori. <https://www.kompas.com/skola/read/2020/10/26/195156469/pusat-pertumbuhan- definisi-dan-teori>.