

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Era globalisasi di bidang teknologi dan informasi telah membuat masalah transportasi menjadi berkembang sedemikian pesat, sehingga segala bentuk permasalahan transportasi dewasa ini tidak hanya milik negara maju, akan tetapi telah mengglobal menjadi permasalahan bersama, baik negara maju maupun negara berkembang.

Akibat globalisasi pula, lalu lintas sebagai produk dari transportasi, akhirnya mempunyai dua sisi sebab akibat yang saling bertolak belakang, yaitu di satu sisi lalu lintas adalah sebagai akibat dari kemajuan dan pertumbuhan suatu daerah, sementara di sisi lain, lalu lintas sebagai pemicu atau sebab berkembang dan majunya suatu daerah, yang peranannya sebagai alat pembawa globalisasi itu.

Dampak positif dari kedua sisi tersebut adalah semakin cepat dan mudahnya pembangunan sampai ke seluruh daerah yang terpencil. Sementara dampak negatifnya dapat menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas seperti kemacetan, meningkatnya angka kecelakaan, terganggunya lingkungan sekitar terutama polusi udara dan kebisingan, dan pemakaian lahan yang meningkat, yang akhirnya menjadikan kota menjadi semakin melebar, kadangkala melebihi perkiraan rencana. Telah banyak kebijakan dan peraturan diterapkan di Indonesia untuk menghadapi permasalahan itu, antara lain dengan perencanaan pola tata guna lahan ("land used"), studi sosial dan ekonomi, perencanaan teknis, analisa dampak lingkungan dari

lalulintas, dan yang utama adalah perencanaan lalulintas di masa mendatang.

Memperhatikan kondisi negara Indonesia sebagai negara berkembang, yang ciri kebangkitan lalulintasnya adalah kebangkitan lalulintas ("trip generation") yang sulit diramalkan, maka sementara ini para ahli dan praktisi Indonesia merencanakan lalulintas dengan menggunakan standar waktu perencanaan untuk umur 20 tahunan, dengan rincian perencanaan ulang tiap periode 20 tahun dan perawatan per 10 tahun sekali. (Silvia Sukirman, 1994).

Yogyakarta sebagai salah satu propinsi di Indonesia, dapat dipakai sebagai contoh dan studi perencanaan lalulintas di Indonesia. Kota ini dalam dasa warsa terakhir menunjukkan peningkatan arus lalulintas dengan segala permasalahannya, seperti kemacetan, berkurangnya lahan parkir, dan tidak seimbang jumlah kendaraan yang ada dengan panjang jalan yang tersedia. Faktor penyebab kebangkitan lalulintas, berubahnya volume, kapasitas dan tingkat pelayanan jalan di Yogyakarta yaitu:

1. Yogyakarta sebagai kota budaya dan pariwisata berpengaruh terhadap volume dan kapasitas jalan baik di dalam maupun kota, karena obyek wisata dan budaya tidak hanya di dalam kota tetapi juga terletak di luar kota, dan
2. kenyataan Yogyakarta sebagai kota pelajar dan kota pendidikan telah membuat kota ini menjadi semakin padat. Bertambahnya pelajar dan mahasiswa dari luar Yogyakarta (yang berbeda kultur budayanya) setiap tahunnya, tanpa terasa telah menambah berbagai persoalan lalulintas di Yogyakarta. Selain itu karena semakin sedikitnya lahan bagi berdirinya tempat pendidikan di dalam kota, hal ini menjadikan pemikiran bagi pihak pengelola pendidikan untuk membangun tempat pendidikannya di luar kota Yogyakarta. Hal ini tanpa disadari akan membangkitkan lalulintas daerah seputar berdirinya tempat pendidikan tersebut.

~~Ruas jalan Palagan Tentara Pelajar tidak lepas dari permasalahan tersebut.~~

Ruas jalan ini mempunyai status sebagai jalan kolektor primer dan sebagai akses masuk jalan Arteri Lingkar Utara dan juga untuk masuk ke dalam kota Yogyakarta, serta merupakan jalan alternatif menuju daerah wisata Kaliurang, menyebabkan pada sisi kanan kiri ruas jalan ini mulai ditumbuhi oleh berbagai aktifitas pendidikan, wisata beserta akomodasinya, sosial ekonomi, dan properti. Berdasarkan kenyataan itu maka ruas jalan ini diprediksikan akan mengalami permasalahan lalulintas di masa mendatang.

Berdasarkan berbagai alasan tersebut perlu diadakannya suatu penelitian terhadap tingkat pelayanan ruas jalan Palagan Tentara Pelajar akibat pertumbuhan lalulintas saat ini dan masa mendatang, sehingga kelak dalam menentukan kebijakan dan peraturan pada ruas jalan tersebut sesuai dengan keadaan saat itu dan tidak terjadi perencanaan yang meleset dari perkiraan.

#### 4.2 Pokok Masalah

Pertumbuhan lalulintas pada suatu ruas jalan tidak lepas dari perkembangan dan pertumbuhan daerah di sekitar ruas jalan tersebut. Kegiatan sosial ekonomi di sekitar daerah tersebut akan merupakan kebutuhan akses bagi bertambahnya volume lalulintas dan peningkatan jumlah pemakaian kendaraan yang akan lewat ruas jalan itu. Kesemuanya itu pada akhirnya akan memberikan dampak yang negatif terhadap ruas jalan tersebut:

Bila kegiatan sosial ekonomi dan kebutuhan lalulintas meningkat tajam, sehingga melebihi perencanaan, maka pada ruas jalan tersebut akan mengalami suatu kebangkitan lalulintas ("trip generation") yang tinggi, yang berakibat:

1. lebar efektif jalan menjadi tidak sesuai lagi dengan volume lalulintas dan jenis kendaraan yang lewat,

Sebagai penyeragaman jenis kendaraan tersebut (terhadap mobil penumpang sebagai ukuran standar) maka dibuat angka ekuivalen untuk masing-masing jenis kendaraan seperti yang tertera pada tabel 2.1.

**Tabel 2.1 Koefisien Kendaraan dalam smp (Satuan Mobil Penumpang)**

Jenis Kendaraan	Angka ekuivalen
Sepeda	0.5
Sepeda Motor	1.0
Mobil Penumpang	1.0
Truk ringan (berat kotor < 5 ton)	2.0
Truk sedang (berat kotor > 5 ton)	2.5
Truk berat (berat kotor > 10 ton)	3.0
Bis	3.0
Kendaraan tak bermotor	7.0

Sumber : DPU Propinsi DIY Tahun 1990

Koefisien untuk kendaraan bermotor pada daerah perbukitan dan pegunungan dapat dinaikkan, sedangkan untuk kendaraan tak bermotor tidak perlu dilakukan perhitungan (Fachrurrozy, 1992).

Manual Kapasitas Jalan Indonesia Jalan Perkotaan membedakan jenis kendaraan berdasarkan smp (satuan mobil penumpang) yang diekuivalensikan dengan nilai emp (ekuivalensi mobil penumpang) seperti Tabel 2.2 berikut ini.

**Tabel 2.2 EMP Untuk Jalan Perkotaan Tak Terbagi**

Tipe Jalan: Jalan tak terbagi	Arus lalulintas total dua arah (kend/jam)	Ekuivalen Mobil Penumpang (EMP)			LV
		HV	MC		
			Lebar jalur lalulintas Cw (m)		
Dua lajur tak terbagi (2/2UD)	0 - 1800	1,3	0,5	0,40	1.0
	≥ 1800	1,2	0,35	0,25	
Empat lajur tak terbagi (4/2UD)	0 - 3700	1,3	0,40		
	≥ 3700	1,2	0,25		

Sumber : MKJI Jalan Perkotaan 1996

Keterangan :

LV adalah kendaraan ringan, dengan kriteria kendaraan bermotor 2-as beroda 4 dengan jarak as 2,0 - 3,0 meter (termasuk mobil penumpang, oplet, mikro-bis, pick-up, dan truk kecil sesuai dengan sistem klasifikasi Bina Marga).