

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Surakarta yang merupakan daerah penghubung antara jalur utara – tengah – selatan Pulau Jawa, yang menjadi salah satu tempat transit utama di Jawa. Posisinya yang berada diantara tiga kota besar yaitu Semarang, Yogyakarta dan Surabaya menjadikannya sebagai lokasi penghubung yang penting antara ketiganya. Keadaan ini sangat berpengaruh terhadap transportasi kota, terutama pada beban yang harus ditanggung oleh jalan-jalan kota.

Sebagai kota budaya, perdagangan, dan industri yang sedang berkembang, Kota Surakarta dituntut dapat memenuhi kebutuhan masyarakat yang terus meningkat, sejalan dengan pertumbuhan ekonomi maka perniagaan dan perhubungan juga ikut berkembang. Antara lain perluasan daerah perkotaan, ketersediaan sarana dan prasarana transportasi serta peningkatan kegiatan niaga dan industri. Letak yang strategis dan keragaman komoditi yang ditawarkan merupakan potensi yang diperhitungkan sebagai kawasan perdagangan. Untuk itu diperlukan penataan kawasan agar menjadi kawasan wisata belanja yang bercitra budaya.

Kota Surakarta yang relatif sempit banyak menanggung beban dengan adanya wilayah-wilayah permukiman yang semakin padat, juga berkembangnya kompleks-kompleks pertokoan, perkantoran, sekolah dan sebagainya. Daerah-daerah permukiman baru terus berkembang, sehingga daerah-daerah persawahan atau tempat-tempat terbuka semakin sempit dan banyak yang beralih fungsi. Sementara itu jalan-jalan pun padat kendaraan, sehingga menambah semakin tidak teraturnya lalu lintas Kota Surakarta.

Meningkatnya aktivitas manusia diikuti dengan meningkatnya jumlah kendaraan sebagai sarana transportasi dan keterbatasan sumber daya untuk pembangunan jalan raya menimbulkan permasalahan transportasi. Jumlah kendaraan yang terus bertambah secara langsung meningkatkan arus lalu lintas yang ada dan menambah konflik-konflik di jalan.

Tidak seimbang penyediaan dan perkembangan antara sarana transportasi yang berupa jalan raya dengan kenaikan pemakaian kendaraan, akan menimbulkan beberapa masalah lalu lintas yang harus dihadapi. Kurangnya investasi pada suatu jaringan jalan dalam waktu yang cukup lama dapat mengakibatkan prasarana transportasi menjadi sangat rentan terhadap kemacetan yang diakibatkan oleh meningkatnya volume lalu lintas yang melewati ruas jalan tertentu.

Kemacetan lalu lintas dapat disebabkan oleh adanya peningkatan kegiatan kota, peningkatan volume lalu lintas barang dan penumpang, dan peningkatan penggunaan sarana dan prasarana transportasi baik secara internal maupun eksternal, baik secara kualitas maupun kuantitas. Kemacetan dapat terjadi karena beberapa alasan, antara lain : (1) Arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan, (2) Terjadi kecelakaan lalu lintas sehingga terjadi gangguan kelancaran lalu lintas, (3) Terjadi banjir sehingga memperlambat kendaraan, (4) Ada perbaikan jalan, serta (5) Bagian jalan tertentu yang longsor. Jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain.

Pembangunan pusat-pusat perdagangan baru yang dipaksakan di wilayah-wilayah yang sudah padat lalu lintasnya, juga ikut memberikan kontribusi bagi kemacetan kendaraan di Kota Surakarta. Pembangunan pusat perdagangan baru itu tidak memperhatikan jarak efisien untuk menghindari kemacetan. Lebih parahnya lagi badan jalan sering digunakan sebagai lokasi parkir kendaraan pengunjung pusat-pusat perbelanjaan. Jelas hal ini akan mengurangi ruang untuk lalu lintas kendaraan di jalan raya.

Kota Surakarta sebagai pusat aktivitas perekonomian, jasa dan pendidikan menyebabkan Kota Surakarta seperti magnet pusat pergerakan aktivitas masyarakat Surakarta dan sekitarnya. Hal ini menyebabkan jumlah kendaraan di Kota Surakarta meningkat tajam, seperti yang terlihat pada Tabel 1 dan Tabel 2.

Tabel 1. Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor di Beberapa Daerah di Kota Surakarta

No.	Daerah	Jumlah
1	Karangasem	8225
2	Purwosari	6535
3	Purwodiningratan	12660
4	Kerten	3543
5	Baluwarti	3031
6	Sumber	3525
7	Manahan	3566
8	Ketelan	3310

Sumber : Dian Indriyani (2010:7)

Tabel 2. Jumlah Kendaraan di Kota Surakarta

No.	Jenis kendaraan	Tahun			
		2006(unit)	2007(unit)	2008(unit)	2009(unit)
1	Sepeda motor	166.614	175.926	192.498	208.309
2	Mobil penumpang	28.669	29.638	31.911	33.535
3	Mobil barang	13.122	13.172	13.778	14.049
4	Mobil bus				
	*umum	777	699	737	720
	*bukan umum	323	329	338	362
5	Kendaraan khusus	16	26	24	25
6	Mobil penumpang umum	743	751	755	753
	Jumlah	210.264	220.541	240.041	257.753

Sumber : SAMSAT Kota Surakarta 2009

Kondisi prasarana jalan yang ada di Surakarta memiliki panjang keseluruhan 624,09 km. keseluruhan panjang jalan tersebut dibagi atas tiga kewenangan jalan, yaitu jalan nasional sepanjang 13,15 km, jalan provinsi sepanjang 16,73 km, dan jalan kota sepanjang 594,21 km. Sedangkan kondisi jalan yang ada di Kota Surakarta dijelaskan pada Tabel 3.

Tabel 3. Kondisi Jalan Di Kota Surakarta

No.	Status	Kondisi					
		Baik		Sedang		Rusak	
		Km	%	km	%	km	%
1	Jalan Nasional	7,60	3,22	7,35	3,11	0,00	0,00
2	Jalan Propinsi	0,00	0,00	10,03	4,25	6,7	2,84
3	Jalan Kota	35,09	14,87	113,73	48,19	5,55	23,52
Jumlah		42,69	18,09	131,11	55,56	62,2	26,36

Sumber : DPU Kota Surakarta

Kondisi permukaan jalan dapat dibedakan menjadi 3 bagian, yaitu :

- 1) Jalan dalam kondisi baik adalah jalan dengan permukaan rata dan tidak ada gelombang.
- 2) Jalan dalam kondisi sedang adalah jalan dengan kerataan permukaan perkerasan sedang, tidak ada kerusakan dan tidak ada gelombang.
- 3) Jalan dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat yaitu jalan dengan permukaan bergelombang, terdapat tambalan, retak-retak dan terkelupas.

Kenyataan sekarang yang terjadi, timbul ketidakseimbangan antara kebutuhan masyarakat dengan sarana dan prasarana yang ada, akhirnya berimbas pada tidak optimalnya sistem jaringan transportasi dari segi kualitas dan kuantitas. Beberapa contoh kondisi pelayanan jalan di Surakarta disajikan dalam Tabel 4.

Tabel 4. Kondisi Pelayanan Jalan di Beberapa Balan di Kota Surakarta Tahun 2007

No	Nama Jalan	panjang	lebar	volume	kapasitas	kec	V/C	kepadatan
1.	DR.Rajiman	90	10	2989	3641	18.25	0.821	7749
2.	Jend.Suparman	880	3.5	1989	2344	18.25	0.849	6240
3.	Yos Sudarso	140	7	3849	6359	25.08	0.605	5814
4.	Brigjend. Sudiarto	1130	5	1876	3165	26.32	0.593	3597
5.	DR.Muwardi	220	6	2387	6450	38.45	0.370	4521

Sumber : MKJI DLLAJ Tahun 2007

Faktor penyebab permasalahan lalu lintas dapat berasal dari unsur teknik lalu lintas, sarana pengangkutan, pengguna jalan, dan penyediaan lahan parkir yang tidak sesuai dengan yang seharusnya. Peningkatan jumlah kendaraan yang lewat pada ruang jalan berkaitan dengan perkembangan pusat-pusat daerah

kegiatan ekonomi yang mendorong kegiatan perparkiran. Sementara itu ketersediaan fasilitas parkir belum memadai, sehingga tempat parkir banyak menggunakan ruang badan jalan. Pusat kegiatan ekonomi sangat mempengaruhi peningkatan kepadatan lalu-lintas dan merupakan daya tarik utama bagi penduduk, karena kebutuhan ekonomi merupakan unsur penting dalam kegiatan manusia.

Untuk mengatasi masalah-masalah yang timbul dari permasalahan transportasi perkotaan yang ada dibutuhkan suatu kebijakan-kebijakan yang mampu mengontrol lalu lintas yang disebut dengan manajemen lalu lintas.

Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, "Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas". Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Upaya manajemen lalu lintas ditujukan memanfaatkan ruang lalu lintas yang ada secara lebih efisien guna meningkatkan kinerja lalu lintas.

Salah satu implementasi manajemen lalu lintas di Kota Surakarta berupa penerapan jalan satu arah (*one way street*) yang diterapkan pada kelas jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal. Hal ini seperti yang dikemukakan oleh Leksmono Suryo Putranto (2008:8), bahwa beberapa contoh upaya manajemen lalu lintas diantaranya : 1) pelarangan parkir di tepi jalan selama jam puncak, 2) lokasi parkir khusus untuk parkir jangka pendek, 3) jalan satu arah, dan 4) penggunaan kapasitas sisa pada lajur arah lawan.

Permasalahan lalu lintas dapat dibantu oleh koordinasi rambu-rambu lalu lintas, penyesuaian pada alat-alat pengaturan dan mengurangi konflik dengan cara pemakaian jalan satu arah, jalur jalan yang dapat dibalik arahnya untuk jalan-jalan yang mengalami puncak-puncak lalu lintas pada arah tertentu, dan pembatasan gerakan membelok pada persimpangan jalan. Bila karena kondisi aktual guna lahan tidak memungkinkan untuk pelebaran jalan atau penambahan ruas jalan baru maka jalan satu arah dapat menjadi alternatif optimalisasi jaringan jalan. Dengan pengaturan satu arah maka konflik lalu lintas dapat direduksi secara signifikan.

Beberapa jalan yang diberlakukan jalan satu arah adalah Jl. Kartini , Jl.Kalitan, Jl.Slamet Riyadi, Jl.Hassanudin, Jl.Mayor Sunaryo, Jl.Ronggowarsito, Jl.Diponegoro, Jl.Teuku Umar, Jl.RM.Said, Jl.Alun-alun Utara, Jl.Kapten Mulyadi, Jl.Kahar Muzakir, Jl.Sutan Syahrir, Jl.S.Parman, Jl. DR.Radjiman, Jl. Honggowongso, Jl.RE.Martadinata, Jl.Gatot Subroto dan Jl.Kyai Gede Solo.

Menurut Undang-Undang R.I. Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 94, penetapan tingkat pelayanan jalan merupakan salah satu kegiatan perencanaan dalam manajemen lalu lintas. Yang dimaksud tingkat pelayanan jalan adalah ukuran kuantitatif (rasio volume per kapasitas) dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional, seperti kecepatan, waktu perjalanan, kebebasan bergerak, keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam arus lalu lintas serta penilaian pengemudi terhadap kondisi arus lalu lintas.

Kegiatan sektor perdagangan di perkotaan merupakan basis utama, hal ini dikarenakan kegiatan penghasil barang lebih dibatasi dalam perkotaan. Kota umumnya mengandalkan kegiatan perdagangan dan jasa sebagai basis utama dalam pertumbuhan ekonominya. Kegiatan perdagangan membutuhkan akan ketersediaan lahan, yang mana pemenuhan kebutuhan lahan bagi suatu pembangunan tersebut merupakan salah satu sebab terjadinya dinamika perubahan penggunaan lahan pada suatu wilayah.

Menurut RUTRK Kota Surakarta tahun 1993-2013 kegiatan perdagangan berdasarkan tren perkembangan sektor ekonomi menduduki peringkat II dengan skor 41,64. Kontribusi sektor ini sebagian besar (87%) ditopang kegiatan perdagangan, sisanya (13%) ditopang oleh kegiatan hotel dan restoran. Kota Surakarta memiliki beberapa kawasan yang merupakan kawasan khusus dengan fungsi utama perdagangan. Salah satu diantaranya adalah kawasan di jalan Dr. Radjiman, seperti yang termuat dalam RDTRK Kota Surakarta. Kawasan ini bahkan telah ditetapkan pemerintah Kota Surakarta sebagai kawasan khusus yang diarahkan pada fungsi perdagangan.

Penataan adalah proses perencanaan, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan yang berasaskan pemanfaatan untuk semua kepentingan secara terpadu, berdaya guna dan berhasil guna, serasi, selaras, seimbang dan

berkelanjutan serta keterbukaan, persamaan keadilan dan perlindungan hukum. Menurut Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang penataan ruang, penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang (Pasal 1 ayat 5).

Wilayah Kota Surakarta merupakan urban area, sehingga lahan pertanian semakin lama semakin menyempit karena beralih fungsi menjadi pemukiman, perdagangan maupun industri. Dalam rangka mempertahankan laju pembangunan dan pengendalian perubahan fungsi lahan serta mendorong pemerataan pembangunan maka pemerintah kota Surakarta telah melakukan kajian Rencana Umum tata Ruang Kota (RUTRK) Kotamadya Dati II Surakarta tahun 1993 – 2013. Saat ini juga telah dilakukan kajian Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Surakarta tahun 2009 – 2028 sebagai bentuk upaya penyesuaian terhadap keluarnya Peraturan pemerintah No. 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.

Sistem transportasi mempunyai keterkaitan yang erat dengan kebijakan tata ruang atau penggunaan lahannya. Bila sistem transportasi diperbaiki maka wilayah tersebut akan lebih menarik karena aksesibilitasnya menjadi lebih baik. Besarnya pergerakan aktivitas manusia sangat ditunjang oleh ketersediaan sarana dan prsarana transportasi. Jalan dan sarana transportasi yang baik akan sangat menunjang pertumbuhan dan perkembangan dari suatu kota atau daerah.

Penerapan jalan satu arah mengacu pada manajemen lalu lintas, sedangkan penempatan jalan satu arah mengacu pada Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK). Namun pada dasarnya pemberlakuan jalan satu arah bertujuan untuk mengurangi permasalahan transportasi kota. Untuk menggambarkan tingkat efektivitas jalan satu arah maka digunakan parameter tingkat pelayanan jalan, aktivitas parkir pada badan jalan, ketersediaan ruang parkir, kondisi fisik jalan, penggunaan lahan tepi jalan dan kepadatan penduduk. Dari latar belakang yang telah dikemukakan, maka peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul **“EFEKTIVITAS JALAN SATU ARAH DI KOTA SURAKARTA TAHUN 2009”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah persebaran jalan satu arah di Kota Surakarta Tahun 2009?
2. Bagaimanakah efektivitas jalan satu arah di Kota Surakarta Tahun 2009?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui persebaran jalan satu arah di Kota Surakarta Tahun 2009.
2. Untuk mengetahui efektivitas jalan satu arah di Kota Surakarta Tahun 2009.

D. Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini, ada beberapa manfaat yang dapat diambil, antara lain :

1. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian diharapkan dapat digunakan sebagai dasar pertimbangan dalam menentukan kebijaksanaan program pembangunan tata ruang Kota Surakarta.
- b. Hasil penelitian diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran sebagai bahan masukan dalam perencanaan pengembangan bidang manajemen lalu lintas bagi Pemerintah Kota Surakarta.
- c. Memberikan sumbangan pemikiran dalam perencanaan wilayah khususnya perencanaan lalu-lintas dan manajemennya bagi DLLAJR Kota Surakarta.

2. Manfaat Teoritis

Memperluas kajian ilmu geografi terutama geografi transportasi, khususnya dalam penelitian mengenai manajemen lalu lintas dan dapat dijadikan sebagai dasar penelitian selanjutnya.