

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Permasalahan transportasi dewasa ini merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh Negara-negara maju maupun Negara-negara berkembang seperti Indonesia, baik dibidang transportasi perkotaan (urban transportation) maupun transportasi antar kota (rural transportation). Dengan meningkatnya kebutuhan manusia, mobilitas transportasi akan semakin tinggi.

Berdasarkan berita dari www.solopos.com pada tanggal 5 Januari 2017, Unit Pelayanan Pendapatan Daerah (UPPD) atau Samsat Surakarta mendata jumlah kendaraan baru di Surakarta selama setahun bertambah 22.534 unit. Rata-rata jumlah kendaraan di Surakarta bertambah 2.000 unit setiap bulan. Ada 22.534 unit kendaraan pada Januari-November 2016 dengan didominasi sepeda motor.

Beberapa ruas jalan utama mulai Jalan Slamet Riyadi, Jalan Prof Soeharso, Jalan Adi Sucipto sampai Jalan A. Yani merupakan ruas jalan yang menghubungkan bagian barat dan timur kota Surakarta. Jenis lalu lintasnya berupa lalu lintas campuran mulai sepeda motor, kendaraan ringan pribadi dan umum, Bus Kota, MPU dan truk 2 as serta kendaraan tak bermotor. Pada kondisi jam puncak, beberapa ruas jalan ini sering terjadi kemacetan akibat padatnya lalu lintas serta adanya konflik antara kendaraan roda empat dengan sepeda motor yang menghambat kelancaran arus lalu lintas.

Untuk mengatasi permasalahan lalu lintas di Jalan Prof Soeharso, Pemerintah Kota Surakarta membangun lajur khusus atau kanalisasi bagi kendaraan bermotor roda dua. Penerapan kebijakan ini dimaksudkan sebagai salah satu langkah untuk meningkatkan kinerja lalu lintas dengan mengurangi konflik antara kendaraan roda empat dan sepeda motor. Namun dalam pelaksanaan penrapannya masih banyak pengendara sepeda motor yang memakai jalur utama atau jalur kendaraan roda empat.

Kota Surabaya dengan jumlah penduduk sekitar 2,640 juta jiwa, merupakan Ibu kota Propinsi terbesar setelah Ibu Kota Jakarta. Sesuai dengan data wilayah administrasi, kepemilikan kendaraan pribadi roda empat jenis sedan, jeep dan station wagon, meningkat rata-rata 3,43 %, sedangkan kepemilikan sepeda motor meningkat rata-rata 2,0 % per tahun (BPS,2003).

Berdasarkan data DLLAJ (2000), bahwa pergerakan kendaraan sepeda motor cukup tinggi yaitu rata-rata 31,8% dari total SMP (\pm 8480 kend/jam) pada pagi hari (06:00 – 09:00) bergerak melalui Jalan Ahmad Yani memasuki Kota Surabaya Menuju CBD dan Daerah sekitarnya, dan sore hari rata-rata 25,8 % dari total LHR (\pm 4060 kend/jam) bergerak keluar dari Kota Surabaya. Pertumbuhan lalu lintas jalan raya rata-rata \pm 4,31% per tahun (Dishub, 2000 dan Bina Marga, 2003) menyebabkan ketidakseimbangan antara volume lalu lintas dengan peningkatan jaringan jalan yang lebih kecil dari 1% per tahun (BPS, 2002) sehingga hal tersebut berdampak terhadap kelancaran arus lalu lintas berupa tundaan (delay), kemacetan dan bahkan berpotensi menimbulkan kecelakaan.

Beberapa ruas jalan utama mulai Jalan A. Yani, Jalan Wonokromo, Jalan Raya Darmo, sampai Jalan Tanjung Perak merupakan ruas jalan yang menghubungkan bagian Utara dan Selatan kota Surabaya. Jenis lalu lintasnya berupa lalu lintas campuran mulai sepeda motor, kendaraan ringan pribadi dan umum, Bus Kota, MPU dan truk 2 as serta kendaraan tak bermotor. Pada kondisi jam puncak, beberapa ruas jalan ini sering terjadi kemacetan akibat padatnya lalu lintas serta adanya konflik antar kendaraan roda empat dan sepeda motor yang menghambat kelancaran arus lalu lintas.

Untuk mengatasi permasalahan lalu lintas kota Surabaya, Pemerintah Kota Surabaya melalui Kepolisian Daerah Jawa Timur, sejak 30 April 2003 (setelah adanya surat Kapolda Jatim Nopol ST 297/N/2003 Ditlantas, tentang sosialisasi lajur kiri kendaraan roda dua), diterapkan suatu kebijakan dengan melakukan pemisahan antara sepeda motor dengan kendaraan pribadi roda empat. Kebijakan tersebut dikenal dengan istilah “kanalisasi roda dua” atau “lajur kiri sepeda motor” pada awalnya

diterapkan pada 14 ruas jalan utama. Meskipun dalam penerapannya , lajur sepeda motor menjadi satu dengan kendaraan Bus Kota dan MPU.

Kemudian Program tersebut ditindaklanjuti kembali dengan surat Kapolwil Surabaya Nopol B/3881/XII/2003 tanggal 6 desember 2003 perihal perluasan program lajur kiri sepeda motor. Sehingga penerapan kebijakan kanalisasi kendaraan roda dua bertambah lebih dari 15 ruas jalan. Penerapan kebijakan ini dimaksudkan sebagai salah satu langkah untuk meningkatkan kinerja lalu lintas dengan mengurangi konflik antara kendaraan roda empat dengan sepeda motor. Namun dalam pelaksanaan penerapannya masih sering dilanggar oleh pengguna jalan, baik pengendara sepeda motor maupun pengguna kendaraan roda empat.

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu provinsi yang memiliki jumlah penduduk yang besar, dan sebagian penduduknya menggunakan moda transportasi untuk kegiatan sehari-hari. Jalan Padjajaran Kabupaten Sleman Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan ruas jalan arteri yang menjadi jalan pusat kota. Ruas Jalan Padjajaran Yogyakarta sendiri memiliki 6 lajur kendaraan dengan 2 arah serta dipisah dengan median.

Dari tahun ke tahun perkembangan jalan Padjajaran Yogyakarta tidaklah mengalami peningkatan infrastruktur secara signifikan. Berbanding terbalik dengan meningkatnya jumlah maupun pergerakan kendaraan sepeda motor yang sering menjadi penyebab kemacetan. Hal ini diperparah dengan sering terjadinya kecelakaan antara kendaraan roda dua dan roda empat. Dimana telah mempengaruhi karakteristik lalu lintas dan tingkat pelayanan di jalan Padjajaran Yogyakarta.

Untuk mengatasi permasalahan lalu lintas di Jalan Padjajaran, Pemerintah Provinsi Yogyakarta membangun lajur khusus bagi kendaraan bermotor roda dua. Penerapan kebijakan ini dimaksudkan sebagai salah satu langkah untuk meningkatkan kinerja lalu lintas dengan mengurangi konflik antara kendaraan roda empat dan sepeda motor. Namun dalam pelaksanaan penrapannya masih banyak pengendara sepeda motor yang memakai jalur utama atau jalur kendaraan roda empat.

Keberadaan jalur khusus sepeda motor telah ada tahun 2003 di Surabaya dan mulai diterapkan di kota-kota lain seperti Yogyakarta tahun 2005 dan kota Surakarta tahun 2015. Diharapkan memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan khususnya pengendara sepeda motor. Akan tetapi saat ini masih sering didapati pengguna sepeda motor yang memakai jalur utama atau jalur kendaraan roda empat.

Sehubungan dengan permasalahan di atas, maka diperlukan studi karakteristik jalan pada ruas jalan Prof Dr. Soeharso, kota Surakarta dan jalan Ring Road Utara, kabupaten Sleman menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 dan persepsi pengendara roda dua tentang kinerja dan harapan terhadap penerapan kebijakan jalur khusus sepeda motor.

Untuk pengukuran tingkat kepuasan dan harapan dengan kinerja pelayanan jalur khusus sepeda motor menggunakan metode *Importance Performance Analysis (IPA)* yang mempunyai fungsi utama untuk menampilkan informasi berkaitan dengan faktor-faktor pelayanan yang menurut pengendara roda sangat mempengaruhi kinerja jalur khusus sepeda motor dan faktor-faktor yang menurut pengendara roda dua perlu ditingkatkan karena kondisi saat ini dinilai masih ada yang belum memuaskan. Penerapan teknik IPA dimulai dengan identifikasi atribut-atribut yang relevan terhadap situasi pilihan yang diamati. Teknik ini mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan penawaran pasar dengan menggunakan dua kriteria yaitu kepentingan relatif atribut dan kepuasan konsumen.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah disampaikan sebelumnya maka dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana derajat kejenuhan lalu lintas pada jalan Prof Soeharso, Kota Surakarta dan Jalan Ring Road Utara, Kabupaten Sleman, setelah diterapkan jalur khusus sepeda motor ?
2. Bagaimana persepsi pengendara roda dua terhadap penerapan jalur khusus sepeda motor pada jalan Prof Soeharso, Kota Surakarta dan Jalan Ring Road Utara, Kabupaten Sleman?

1.3. Tujuan Penelitian

Setelah rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mendapatkan derajat kejenuhan lalu lintas pada jalan Prof Soeharso, Kota Surakarta dan Jalan Ring Road Utara, Kabupaten Sleman, setelah diterapkan jalur khusus sepeda motor.
2. Mendapatkan persepsi pengendara roda dua terhadap penerapan jalur khusus sepeda motor dengan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) pada jalan Prof Soeharso, Kota Surakarta dan Jalan Ring Road Utara, Kabupaten Sleman, setelah diterapkan jalur khusus sepeda motor.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Peneliti

Mendapatkan pengetahuan dalam bidang transportasi khususnya pada manajemen lalu lintas perkotaan.

2. Ilmu Pengetahuan

Memberikan informasi tentang langkah-langkah dalam menganalisis implementasi lajur khusus sepeda motor

1.5 Batasan Masalah

Untuk mengurangi pembahasan yang meluas, maka dibuatlah batasan masalah sehingga penelitian terfokus dengan masalah yang akan dibahas. Batasan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian adalah ruas jalan Prof Soeharso, Kota Surakarta dan Jalan Ring Road Utara, Kabupaten Sleman.
2. Pelaksanaan waktu survei dilakukan pada hari kerja pada jam-jam puncak.

