

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tata Ruang Daerah Istimewa Yogyakarta

Berdasarkan pola penataan ruang di wilayah DIY ditetapkan dalam Peraturan Daerah (Perda) Provinsi DIY Nomor 2 Tahun 2010 tentang Tata Ruang Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2009 – 2029. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (RTRWP DIY) sebagai bagian integral penataan ruang nasional berasaskan manfaat ruang bagi semua kepentingan secara terpadu, berdayaguna dan berhasilguna, tertib, serasi, seimbang, lestari dan berkelanjutan.

RTRWP DIY (Peraturan Daerah (Perda) Provinsi DIY Nomor 2 Tahun 2010) mempunyai fungsi sebagai:

- a. Dasar pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang daerah,
- b. Pengaruh upaya mewujudkan keterkaitan, keserasian dan keseimbangan perkembangan anatar sektor dan antar wilayah di daerah,
- c. Aturan dan arahan lokasi investasi yang dilaksanakan pemerintah, swasta, dan masyarakat, dan
- d. Pedoman penataan ruang kawasan strategis provinsi

Dalam *feasibility study park and ride* (2014) dinas perhubungan DI Yogyakarta menyebutkan bahwa secara rinci penataan ruang daerah dimaksudkan dengan tujuan:

- a. Terselenggaranya pemanfaatan ruang yang berlandaskan wawasan nusantara dan ketahanan nasional,
- b. Terselenggaranya pengaturan pemanfaatan ruang kawasan lindung dan kawasan budidaya,
- c. Tercapainya pemanfaatan ruang yang berkualitas untuk mewujudkan kehidupan bangsa yang cerdas dan sejahtera secara berkelanjutan,
- d. Mewujudkan perlindungan fungsi ruang dan mengurangi dampak negative terhadap lingkungan,
- e. Meningkatkan pemanfaatn sumber daya alam dan sumber daya buatan secara berdaya guna, berhasil guna dan tepat guna,
- f. Mencegah benturan kepentingan dalam penggunaan sumber daya,
- g. Meningkatkan kondisi alam dan prasarana untuk mengembangkan pariwisata,
- h. Meningkatkan prasarana dan sarana untuk mengembangkan pendidikan dan kebudayaan.

Selain menjelaskan tentang tujuan penata ruang daerah, pada *feasibility study park and ride* (2014) ini juga menyatakan bahwa terdapat juga sistem prasarana wilayah dalam tata ruang wilayah DI Yogyakarta yang terdiri dari jaringan jalan, jaringan jalan kereta api, jaringan prasarana transportasi laut, jaringan prasarana transportasi udara, dll. Jaringan jalan sendiri di kembangkan agar meningkatkan aksesibilitas ke seluruh wilayah daerah.

2.2. Park and Ride

2.2.1. Pengertian *park and ride*

Park and ride telah diperkenalkan sejak tahun 1930 sebagai salah satu alat *Travel Demand Management* (TDM). Noel (1988) menekankan *park and ride* sebagai fasilitas perpindahan moda yang menyediakan lokasi umum untuk pengemudi berpindah dari kendaraan berkapsitas kecil (seperti kendaraan pribadi) ke kendaraan berkapsitas besar. Strategi perjalanan dengan menggunakan *Park and ride* serta penggunaan angkutan umum massal pada umumnya digunakan oleh pekerja yang bertempat tinggal di pinggir kota namun bekerja di pusat kota.

Park and ride ini bertujuan untuk menjaga perkembangan perjalan ke pusat kota, mencegah penggunaan lahan pusat kota yang berharga untuk area parkir dan pembangunan jalan serta bermanfaat dalam mengurangi kemacetan, kebisingan dan polusi udara. (Parkhust, 1995). Dalam pengembangannya konsep rancangan *park and ride* harus bersifat ramah baik terhadap lingkungan maupun pengguna. Dinas Perhubungan DI Yogyakarta dalam *feasibility study park and ride* menyebutkan tujuan dan manfaat utama pengembangan fasilitas *park and ride* yang terpadu antara lain:

- a. Dapat memberikan rasa aman dan nyaman kepada masyarakat pengguna,
- b. Aksesibilitas terhadap pengguna jalan kaki dan kendaraan non motoris di perhatikan,
- c. Investasi pemerintah dalam penyediaan fasilitas memiliki peran penting bagi pengembangan daerah pinggir kota,

- d. Peningkatan pelayanan perpindahan masal dapat memberikan peningkatan nilai lahan setempat dan hal tersebut sangat potensial bagi pengembangan ke depan,
- e. Pelayanan transportasi yang terpusat dapat membawa dampak peningkatan akses terhadap lahan tersebut.

Sistem *park and ride* merupakan sistem parkir yang menggunakan fasilitas ruang parkir dengan menitipkan kendaraan pribadi, dan beralih menggunakan moda transportasi umum (O'Flaherty, 1997).

Kementerian Negara Lingkungan Hidup (2009) menyatakan bahwa fasilitas *park and ride* biasanya tersedia di halte atau terminal sarana angkutan umum massal sehingga memungkinkan penglaju berpindah dari kendaraan pribadi dan meneruskan perjalanan menggunakan angkutan umum massal dari titik tersebut. Parkir pada fasilitas *park and ride* tersebut pada umumnya relatif lebih murah daripada parkir di pusat kota.

Konsep *park and ride* pada umumnya dikembangkan bersamaan dengan perbaikan sistem transportasi umum massal (transit) seperti bus dan kereta api. Tujuan dari penyediaan fasilitas *park and ride* adalah memudahkan pengguna kendaraan pribadi yang ingin menggunakan angkutan massal sehingga mengurangi beban kemacetan lalu lintas di pusat kota (Kementerian Negara Lingkungan Hidup, 2009). Adapun Guntur (2014) yang setuju dengan pernyataan tersebut menyatakan bahwa kemacetan di daerah perkotaan dengan intensitas kegiatan yang tinggi dapat berkurang jika jumlah kendaraan masuk ke pusat kota berkurang akibat diparkir di pinggir kota. Umumnya, kendaraan akan diparkir pada *shelter*/terminal di ujung

jaringan angkutan umum massal pada pagi hari, dan digunakan kembali pada sore/malam hari.

2.2.2. Pengaruh *Park and Ride* Terhadap Perjalanan

Morrall and Bolger (1996) dalam *Victoria Transport Policy Institute 2010* mengemukakan bahwa penyediaan fasilitas *park and ride* dapat memberikan pengaruh terhadap perjalanan transportasi umum di pusat kota. Adapun manfaat dari penyediaan dan penggunaan fasilitas *park and ride* menurut Parkhurst (1995) diantaranya adalah untuk mendukung transformasi lingkungan di pusat kota seperti pedestrianisasi, memindahkan pergerakan kendaraan dari jaringan jalan kota kedalam fasilitas *park and ride*, mengurangi lahan parkir di pusat kota sehingga dapat dimanfaatkan untuk tujuan yang lebih ekonomis terhadap transportasi publik, serta mengurangi tekanan untuk pengembangan sub urban dan relokasi ke luar kota seiring dengan meningkatnya aksesibilitas dari/ke pusat kota.

Pengaruh *park and ride* terhadap perjalanan berdasarkan kajian *Victoria Transport Policy Institute 2010* antara lain mengurangi sebagian dari perjalanan mobil, cenderung untuk mengurangi perjalanan selama periode puncak, serta sangat mendukung penggunaan angkutan umum massal (transit) dan *ridesharing*.

2.2.3. Klasifikasi *Park and Ride*

Menurut lokasi dan fungsinya Bos (2004) membagi fasilitas *park and ride* menjadi tiga kategori sebagai berikut.

1. *Desination functionality*, yaitu fasilitas *park and ride* yang berlokasi dekat ke tujuan akhir perjalanan, seperti pusat kota atau pusat kegiatan bisnis. Penyediaan fasilitas ini bertujuan mengurangi kemacetan di pusat kota, yang

mana penggunaan kendaraan pribadi akan melanjutkan sisa perjalanan dengan menggunakan angkutan umum.

2. *Origin functionality*, yaitu fasilitas park and ride yang berlokasi dekat dengan daerah perumahan. Fasilitas tersebut dimaksudkan untuk pengguna kendaraan pribadi di daerah perumahan untuk menggunakan angkutan umum, dimana kendaraan yang mereka gunakan hanya dipakai menuju stasiun/terminal, kemudian melanjutkan sebagian besar dari perjalanannya dengan angkutan umum.
3. *Field functionality*, yaitu fasilitas park and ride yang biasanya berlokasi dekat dengan pintu tol atau stasiun kereta api. Disamping untuk tujuan ke pusat kota, pengguna fasilitas ini juga sering untuk tujuan perjalanan yang berlawanan misalnya daerah industri yang berada dipinggir kota.

Park and ride sebagai elemen dari sistem transportasi yang merupakan perpanjangan dari penyediaan area parkir dan pusat kota dengan pelayanan transportasi umum yang berkualitas tinggi (Parkhurst, 2000 dan Vincent, 2000).

Berdasarkan pada fungsinya *park and ride* diklasifikasikan menjadi lima kategori (Spillar, 1997) antara lain:

- a. *Informal*

Tempat pemberhentian dan transit yang mana pengendara menggunakan kendaraan pribadi dan memarkirkannya di jalan atau pada lahan yang berdekatan dengan koridor transit utama.

b. *Opportunistic or Joint Use Lots*

Fasilitas parkir yang digunakan bersamaan dengan kegiatan lainnya seperti gereja, bioskop, *shopping mall* atau pusat kegiatan spesial lainnya hanya pada saat hari kerja.

c. *Park and Pool Lots*

Jenis area parkir ini lebih kecil daripada yang lain dan dibangun lebih eksklusif atau diperuntukan bagi *carpool* atau *vanpool* saja.

d. *Suburban Park and Ride Lots*

Jenis area park and ride ini terletak diluar batas wilayah kota. Fungsi utama area ini adalah mengumpulkan potensi transit yang sedekat mungkin dengan asal (rumah) serta penyediaan *transfer point* menuju pelayanan transit.

e. *Transit Centers (Intermodal transit Center)*

Transit Centers sebagai tempat pertemuan (*interchange*) antara pelayanan transit lokal dan *express*. Area *park and ride* yang dibangun dilokasi *Transit Center* memiliki permintaan lebih tinggi daripada di area *suburban park and ride*. Jenis area ini menawarkan lebih banyak pilihan dan alternatif rute tujuan dibandingkan dengan jenis area sebelumnya.

Adapun menurut *Transport Cooperativ Research Program – Report 95* (TCRP, 2004) *park and ride* dikelompokan berdasarkan operasional menjadi dua jenis yaitu:

- a. *Exclusive* – direncanakan didesain, dibangun dan dioperasikan secara khusus sebagai pelayanan fasilitas *park and ride*,
- b. *Shared Use* – fasilitas *park and ride* yang melayani pengguna bersama kegiatan lain, misalnya area parkir toko retail, gereja, sekolah, dll.

Secara umum, faktor-faktor yang mempengaruhi pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan fasilitas *park and ride* meliputi karakteristik sosial ekonomi, kondisi fasilitas *park and ride*, kondisi angkutan umum, kondisi di daerah tujuan, kondisi perjalanan, serta aspek informasi (Bos, 2004), sedangkan Damanik (2006) dalam penelitiannya menambahkan faktor kondisi angkutan umum yang sangat berpengaruh terhadap peralihan pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum adalah berupa tarif dan waktu perjalanan angkutan umum.

2.3. Angkutan Umum

2.3.1. Pengertian Angkutan Umum

Menurut Warpani (1990) angkutan umum penumpang adalah angkutan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat, (Max, 2013). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggaraan angkutan umum diselenggarakan sebagai upaya dalam memenuhi kebutuhan angkutan orang dan/atau yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau.

2.3.2. Jenis-jenis Angkutan Umum

UU nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa pelayanan angkutan orang dengan angkutan umum terdiri dari:

- a. Angkutan kota yang berfungsi untuk memindahkan jasa angkutan orang/barang antar kota dalam provinsi,

- b. Angkutan kota yang berfungsi untuk memindahkan orang/barang antar provinsi serta lintas batas negara,
- c. Angkutan kota yang berfungsi untuk memindahkan orang/barang dalam wilayah kabupaten,

