

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Permasalahan transportasi merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang maju dan juga sedang berkembang seperti Indonesia, baik di bidang transportasi perkotaan (*urban transportation*) maupun transportasi antarkota (*rural transportation*). Terciptanya suatu sistem transportasi yang menjamin pergerakan manusia, kendaraan dan juga barang secara lancar, aman, cepat, murah, nyaman dan sesuai dengan lingkungan sudah merupakan tujuan pembangunan dalam sektor transportasi.

Pertumbuhan ekonomi yang tinggi di Kota Yogyakarta memacu pergeseran tata guna lahan menjadi pusat bisnis, pemerintahan dan pendidikan serta padatnya hunian di pusat kota juga menjadi pusat regional dan kegiatan di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Perkembangan ini menciptakan daya tarik investasi bagi pengembangan kegiatan perdagangan dan jasa di dalamnya, terutama pada titik-titik lokasi yang strategis. Yogyakarta sebagai pusat perekonomian secara keseluruhan dalam Daerah Istimewa Yogyakarta, dengan luas wilayah mencapai 3.186 km² (*Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka, tahun 2010*).

Dengan semakin meningkatnya kualitas infrastruktur jalan akan meningkatkan mobilitas/pergerakan semakin tinggi karena pada era sekarang ini fungsi jalan terasa sangat berperan. Hal ini tercermin dari kenyataan semakin

tingginya tingkat perkembangan wilayah, penduduk dan pertumbuhan perekonomian dari tahun ke tahun, maka pergerakan barang, penumpang membutuhkan tingkat pelayanan yang lebih baik. Jumlah kendaraan pribadi yang lebih banyak pada saat-saat tertentu, sering mengakibatkan kepadatan yang berujung kemacetan di beberapa ruas jalan di Kota Yogyakarta, kemacetan ini menyebabkan biaya operasi kendaraan dan waktu perjalanan bertambah dimana nilai untuk waktu perjalanan yang berlaku bagi masing-masing orang atau pribadi berbeda-beda serta menurunnya tingkat pelayanan jalan.

Kota Yogyakarta sendiri menjadi pusat tujuan kegiatan dari wilayah di sekitar Yogyakarta seperti masyarakat Surakarta (Solo), Klaten, Magelang, Muntilan, Purworejo, Kebumen dan kota kabupaten di sekitar Yogyakarta. Hal ini dapat dicermati di ruas-ruas utama Kota Yogyakarta (arteri kolektor), pergerakan lalu lintas selalu dipenuhi masyarakat dari luar lingkaran Yogyakarta yang memasuki Kota Yogyakarta secara bersamaan, dan pada siang atau sore hari terjadi hal sebaliknya. (*Dinas Perhubungan Prov.DIY. 2008*).

1.2. Perumusan Permasalahan

Berdasarkan uraian dari latar belakang sebelumnya dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta pada khususnya maka terjadi penurunan tingkat kinerja ruas di beberapa ruas utama Kota Yogyakarta sehingga permasalahan tersebut dikembangkan dengan membuat suatu permodelan yang menganalisa kinerja ruas dan prediksi dengan permodelan akan kondisi lalu lintas pada waktu tertentu terhadap wilayah Kota

Yogyakarta khususnya ruas keluar masuk kendaraan dari dan ke Kota Yogyakarta yaitu :

1. Menentukan variabel bebas (*independent variable*) aktivitas yang menimbulkan pergerakan lalu lintas yaitu :
 - a. kecepatan rata-rata perjalanan (V)
 - b. lebar jalan (pada ruas pengamatan)
 - c. jumlah penduduk
 - d. tingkat pertumbuhan ekonomi wilayah (PDB)
2. Menentukan variabel tetap (*dependent variable*) berupa : kepadatan lalu lintas (*VC Ratio*)

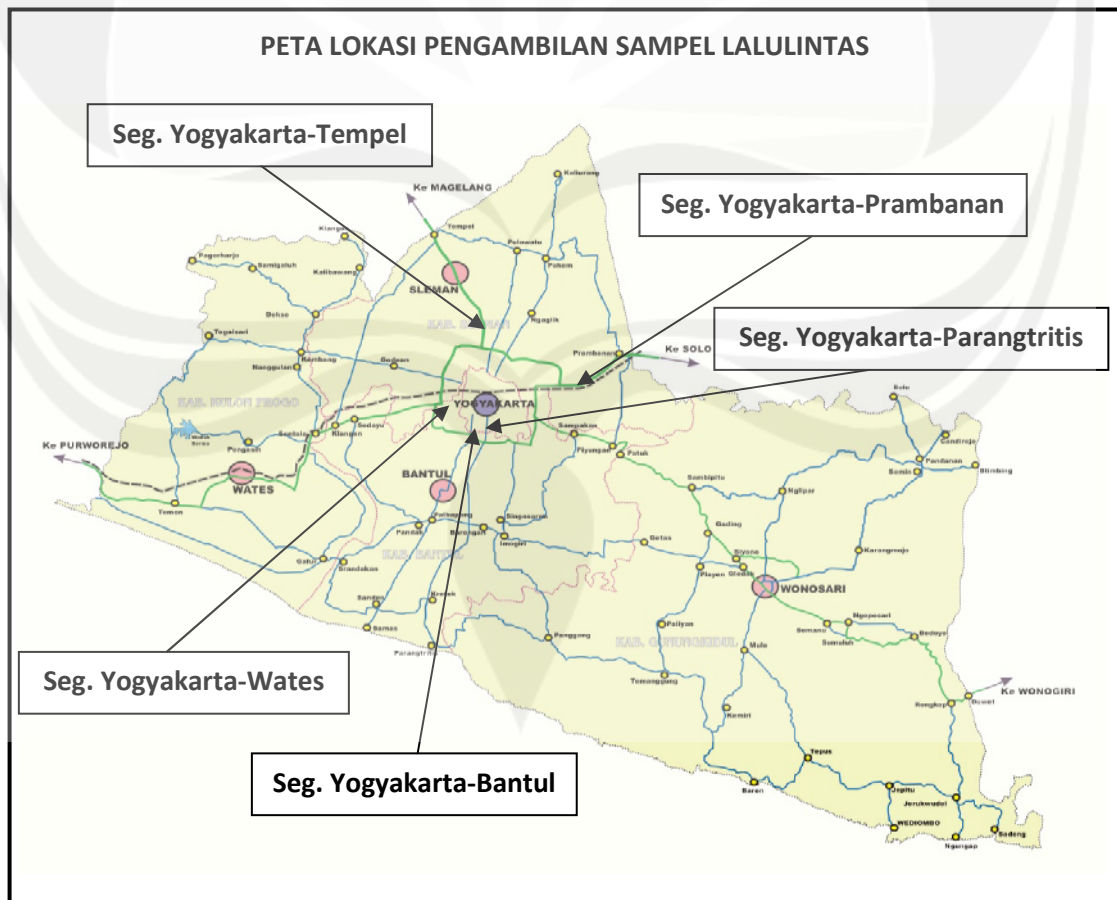
1.3. Batasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah, maka penelitian selanjutnya dibatasi dengan lingkup pembahasan sebagai berikut :

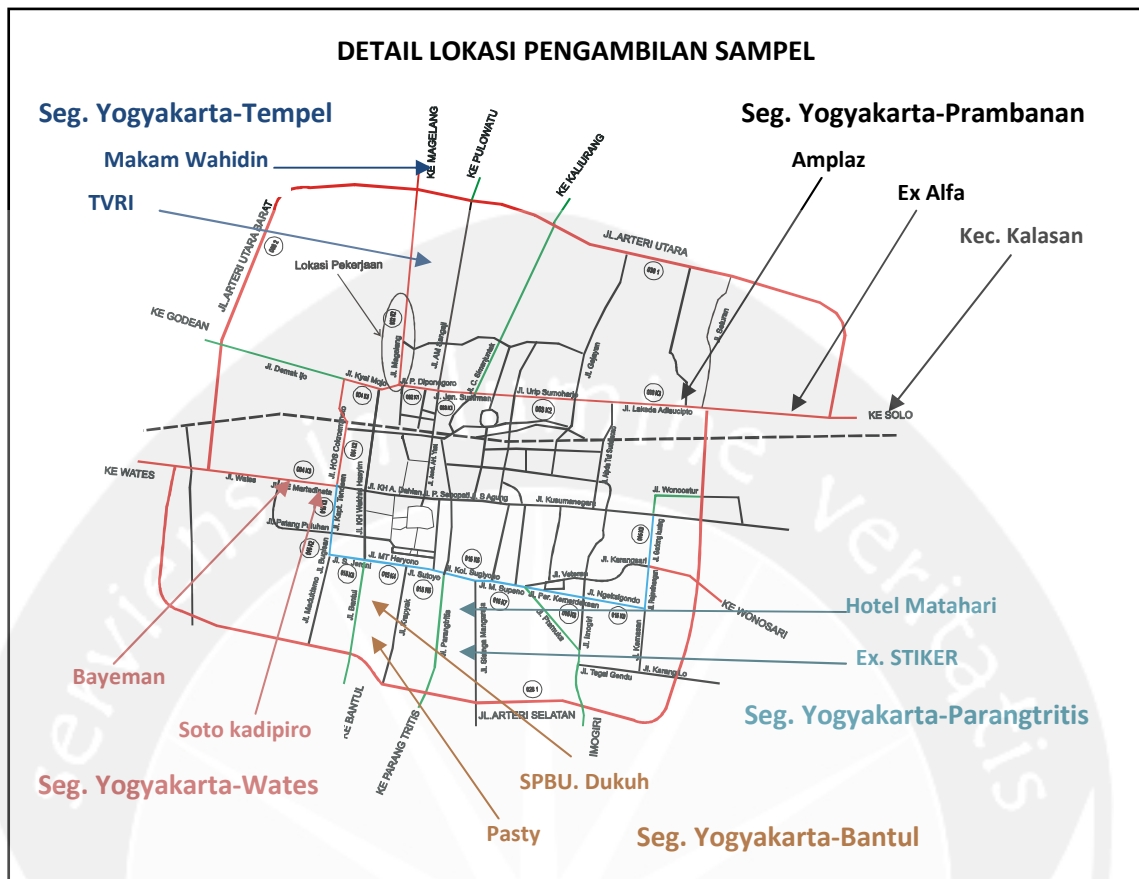
- a. Lokasi penelitian ditetapkan pada ruas-ruas :
 1. Batas Yogyakarta sampai dengan Wates (Gamping-Jembatan Bantar)
 2. Batas Yogyakarta sampai dengan Tempel (Jombor-Tempel)
 3. Batas Yogyakarta sampai dengan Prambanan (Janti –Prambanan)
 4. Batas Yogyakarta sampai dengan Bantul (Pasar Hewan-SPBU Dukuh)
 5. Batas Yogyakarta sampai dengan Parang Tritis (Ex STIKER-Hotel Matahari)



Gambar 1.1. Peta Provinsi D.I. Yogyakarta



Gambar 1.2. Peta Lokasi Pengambilan Sampel Lalu Lintas



Gambar 1.3. Gambar Detail Lokasi Pengambilan Sampel

- Data lalu lintas dari Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
- Data pertumbuhan ekonomi (PDB), jumlah dan jumlah penduduk, Yogyakarta dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Analisa yang digunakan adalah analisa regresi dengan SPSS dan uji t.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian tentang Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Kinerja Ruas Jalan Yogyakarta D.I. Yogyakarta adalah :

- Bagi pihak pengambil keputusan, manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan suatu gambaran dasar kondisi lalu lintas pada saat ini juga mendatang untuk lalu lintas yang berkualitas terhadap peningkatan lalu

pertumbuhan perkembangan wilayah yang ditinjau dari pertumbuhan ekonomi Daerah Istimewa Yogyakarta.

- b. Bagi pengguna jalan, manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran tentang kondisi kinerja ruas yaitu suatu tingkat pelayanan sistem prasarana transportasi.
- c. Mengetahui apakah laju pertumbuhan ekonomi dari beberapa aspek tersebut berkaitan dengan kinerja ruas yang dinilai dari kepadatan, kecepatan dan kejenuhan arus dari suatu ruas yang dikaji dan menjadi pendekatan untuk evaluasi kinerja ruas lainnya.

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian tentang Permodelan Terhadap Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi dan Kinerja beberapa Ruas Jalan Yogyakarta D.I. Yogyakarta adalah :

- a. Menentukan angka (besaran) jumlah arus lalu lintas pada masa tahun rencana yang dijadikan sebagai basis pengambilan keputusan untuk menetapkan berapa jumlah fasilitas pelayanan sistem transportasi yang akan dibangun menuju keseimbangan ideal antara jumlah kebutuhan dengan fasilitas yang tersedia.
- b. Untuk mengamati perilaku saling mempengaruhi antara tata guna lahan, sistem transportasi dan jumlah kebutuhan yang ditimbulkan.
- c. Untuk meneliti sampai dimana perilaku saling mempengaruhi diantara variabel-variabel tata guna lahan, sistem transportasi dan jumlah kebutuhan akan jasa transportasi.

- d. Untuk memberikan pemahaman/kesadaran kepada kita, khususnya para perencana transportasi dan masyarakat yang terlibat dalam transportasi baik langsung maupun tidak, betapa eratnya hubungan ketiga variabel tersebut (tata guna lahan, sistem transportasi dan jumlah kebutuhan akan transportasi) dan ketiga variabel tersebut tidak bisa dipisahkan dalam perencanaan transportasi.

