

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara terpadat ke-empat di dunia dengan populasi penduduk 270 juta jiwa dan kepadatan populasi 149/km². Indonesia memiliki 11 kota dengan populasi lebih dari satu juta jiwa, serta ibu kota negaranya Jakarta memiliki populasi 10,6 juta jiwa. Seiring bertambahnya angka kependudukan data kendaraan meningkat pesat dengan jumlah pengguna 146 juta kendaraan, dari roda dua, roda tiga, roda empat, bis dan truk (BPS Indonesia, 2018).

Jalan sebagai media prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian, dengan makin meningkatnya usaha pembangunan maka akan menuntut peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah ke daerah lain. Transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya pada diri sendiri. Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan

biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat (UU Nomor 14 Tahun 1992, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Menurut Al-Qurni (2013) lalu lintas berperan sebagai sistem yang terdiri dari komponen-komponen utama suatu sistem *head way* yang meliputi semua jenis prasarana infrastruktur dan sarana dari semua jenis angkutan yang ada, yaitu; jaringan jalan, pelengkap jalan, fasilitas jalan, angkutan umum, pribadi dan jenis kendaraan lain yang menyelenggarakan proses pengangkutan untuk memindahkan orang atau bahan dari suatu tempat ke tempat lain yang dibatasi jarak tertentu.

Pengaturan lalu lintas untuk batas kecepatan jarang diberlakukan di daerah Indonesia, dan karenanya hanya sedikit berpengaruh pada kecepatan arus bebas, aturan lalu lintas lainnya yang berpengaruh pada kinerja lalu lintas yaitu pembatasan parkir dan berhenti sepanjang jalan sisi jalan, pembatas akses tipe kendaraan tertentu, pembatasan akses dari lahan samping jalan dan sebagainya. Banyaknya aktivitas samping jalan akan menimbulkan konflik dan kadang-kadang besar pengaruhnya terhadap arus lalu lintas (MKJI Jalan Perkotaan, 1997).

Arus lalu lintas dikategorikan stabil maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu baik dari geometri distribusi arah, komposisi lalu lintas dan faktor lingkungannya. Tujuannya adalah untuk memperkirakan jumlah lajur yang diperlukan sebagai jalan rencana. Kecepatan pada tingkat arus nol, yaitu kecepatan yang akan dipilih pengemudi jika mengendarai kendaraan bermotor tanpa dipengaruhi oleh kendaraan bermotor lain di jalan dan rasio arus terhadap kapasitas digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja

simpang dan segmen jalan untuk menentukan perilaku lalu lintas berupa kecepatan (MKJI Jalan Perkotaan, 1997).

Kota Gorontalo merupakan ibu kota Provinsi Gorontalo, secara geografis mempunyai luas 79,03 km² atau 0,65 persen dari luas Provinsi Gorontalo. Kota Gorontalo terletak 00° 28' 17" – 00° 35' 56" Lintang Utara dan 122° 59' 44" – 123° 05' 59", dan kondisi topografi Kota Gorontalo adalah tanah datar. Kota Gorontalo dibagi menjadi 9 kecamatan yang terdiri dari 50 kelurahan, dan jumlah penduduk 197.613 jiwa dengan tingkat kepadatan 2.505 orang/km². Panjang jalan di seluruh Kota Gorontalo pada tahun 2017 mencapai 288,26 kilometer. Panjang jalan yang berada di bawah wewenang negara ada 17,06 kilometer, di bawah wewenang Provinsi ada 33,92 kilometer, dan sisanya di bawah wewenang kota sebanyak 237,29 kilometer. Pada tahun tersebut, jalan yang diaspal sebesar 95,46 persen. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Gorontalo pada tahun 2017 sebesar 57.453 unit. Sepeda motor memberikan kontribusi terbesar mencapai 72,42 persen (BPS Kota Gorontalo, 2018).

Kebijakan transportasi dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan melalui manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan, ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum dan lingkungan umum. Kebijakan transportasi barang harus memenuhi persyaratan dalam pengangkutan barang yang meliputi prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan, tersedia pusat distribusi logistik atau tempat untuk memuat dan

membongkar barang menggunakan mobil barang yang terdiri dari angkutan barang khusus dan alat berat (UU Nomor 14 Tahun 1992, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Penggunaan lahan di suatu wilayah akan bertambah seiring dengan berjalannya tahun dengan segala faktor yang dapat mempengaruhi kondisi fisik jalan maupun arus lalu lintas pada suatu jalan. Seiring dengan bertambahnya penduduk, juga mendorong bertambahnya volume lalu lintas yang melintasi suatu jalan. Bertambahnya volume lalu lintas yang tidak diiringi dengan pembangunan moda transportasi massal akan menyebabkan potensi kemacetan dan kerusakan jalan. Penanganan yang dilakukan dengan adanya perbaikan sistem lalu lintas dan kondisi jalan dengan perbaikan secara fisik, teknis, maupun pemeliharaan. Untuk mempermudah dalam melakukan perbaikan kondisi fisik maupun pengaturan sistem lalu lintas, perlu dilakukan analisis secara konsep geografi dan spasial (Al-Qurni, 2013).

Pemanfaatan geografi dibutuhkan dalam mengkaji aksesibilitas dan transportasi berdasarkan keadaan geografis suatu wilayah. Media penginderaan jauh yang berupa citra dengan resolusi yang tinggi dapat mengetahui kedetailan objek yang dapat diidentifikasi dan dianalisis aksesibilitas. Informasi yang didapatkan dari media penginderaan jauh dan dipadukan dengan pengolahan sistem informasi geografis, dapat menghasilkan informasi spasial dalam kajian aksesibilitas dan transportasi (Lillesand dan Kiefer, 1990).

Sistem Informasi Geografis (SIG) pada dasarnya dibuat untuk mengumpulkan data, menyimpan, mengolah, menganalisis dan menyajikan semua

bentuk informasi geografis suatu wilayah. SIG menyediakan informasi geografis yang disajikan secara terpadu dengan cepat, tepat dan efisien, baik dalam bentuk peta, statistik, maupun tabel. Selain itu adanya SIG data-data tersebut mudah untuk diperbaharui, jika data yang dibutuhkan dapat tersedia secara lengkap dan dengan cara mudah pula, maka langkah pertama dari sebuah perencanaan akan terpenuhi (Chayaridipura, 1995).

Menurut Muhtadi (2010) permasalahan yang muncul dalam wilayah perkotaan salah satunya mengenai jalan dan transportasi. Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan volume lalu lintas, serta tingginya hambatan samping yang dapat menyebabkan menurunkan arus lalu lintas. Kecamatan Kota Tengah adalah salah satu kecamatan yang berada di Kota Gorontalo dengan luas 4,08 km² dengan perbandingan wilayah Kota Gorontalo sebesar 5,16 persen. Memiliki 6 kelurahan yaitu Kelurahan Wumialo, Pulubala, Paguyaman, Dulalowo timur, Dulalowo (luas terkecil) dan Liluwo (luas terbesar). Jumlah penduduk Kecamatan Kota Tengah berjumlah 27.562 jiwa yang terbanyak dari 9 kecamatan yang berada di wilayah Kota Gorontalo dan wilayah ini dijadikan masyarakat sebagai pusat perekonomian, pendidikan dan pemerintahan (BPS Kecamatan Kota Tengah, 2018).

Kurangnya kajian persebaran spasial kondisi lalu lintas pada Kota Gorontalo lebih tepatnya di daerah Kecamatan Kota Tengah ini berdampak bagi para pengendara transportasi yang menggunakan fasilitas jalan tersebut. Maka dari itulah sangat penting untuk dikaji kondisi lalu lintasnya agar pengguna jalan dapat mengetahui arus lalu lintas dan hambatan samping dengan melalui media Sistem

Informasi Geografis dalam bentuk peta. Berdasarkan latar belakang di atas maka penelitian ini perlu dilakukan kajian persebaran spasial kondisi lalu lintas Kecamatan Kota Tengah, Kota Gorontalo.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas bahwa identifikasi masalah penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Terjadinya kemacetan di waktu-waktu tertentu pada ruas jalan tipe 2/2 UD Kecamatan Kota Tengah.
- b. Penyalahgunaan area bahu jalan dan kereb jalan oleh masyarakat sebagai tempat berjualan.
- c. Belum terdapat kajian persebaran spasial kondisi lalu lintas di Kota Gorontalo.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang bahwa rumusan masalahnya yaitu, bagaimanakah persebaran spasial kondisi lalu lintas Kecamatan Kota Tengah, Kota Gorontalo?

1.4 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini untuk mengkaji persebaran spasial kondisi lalu lintas Kecamatan Kota Tengah, Kota Gorontalo.

1.5 Manfaat

A. Manfaat Teoritis

1. Untuk pengembangan ilmu geografi khususnya dalam kajian geografi transportasi.

2. Sebagai referensi bagi penelitian-penelitian yang akan datang dalam konteks permasalahan ruang yang berkaitan dengan arus lalu lintas dan hambatan samping.

B. Manfaat Praktis

1. Dapat mempermudah para pengendara apabila terjadi arus volume lalu lintas dan hambatan samping yang begitu signifikan dengan adanya bantuan peta spasial kondisi lalu lintas.
2. Adanya peta spasial kondisi lalu lintas para pemerintah dapat mengevaluasi kembali penertiban ruas jalan terhadap pengendara serta kerentanan jalan dengan adanya data MKJI area Kota Tengah.