

KAJIAN DAMPAK PENGEMBANGAN PEMBANGUNAN KOTA MALANG TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS

(Studi Kasus di Dinas Perhubungan Kota Malang)

SKRIPSI

**Diajukan untuk menempuh ujian sarjana
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

NATALIA NIKEN EKAWATI

NIM. 105030101111090



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK
MALANG**

2014

MOTTO

*Bersabar dalam berproses,
bukan suatu hal yang sia-sia*



*Ciptakan semangat dari diri sendiri,
bukan dari diri orang lain*



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang
Terhadap Kemacetan Lalu Lintas

Disusun oleh : Natalia Niken Ekaewati

NIM : 105030101111090

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Ilmu Administrasi Publik

Konsentrasi : -

Malang 20 Januari 2014

Komisi Pembimbing

Ketua

Anggota


Dr. Mochammad Saleh Soezidy, MA
NIP. 19540212 198103 1 006


Drs. Heru Ribawanto, MS
NIP. 19520911 197903 1 002



TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu
Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Selasa

Tanggal : 28 Januari 2014

Jam : 10.00 – 11.00 WIB

Skripsi atas nama : Natalia Niken Ekiawati

Judul : Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota
Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Studi di Dusun
Perhidungan Kota Malang)

dan dinyatakan lulus

MAJELIS PENGUJI

Ketua



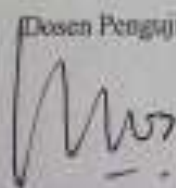
Dr. Moch. Saleh Soenidy, MA
NIP. 19540212 198103 1 006

Anggota



Drs. Heru Ribawanto, MS
NIP. 19520911 197903 1 002

Dosen Penguji



Dr. Irwan Noor, MA
NIP. 19611024 198601 1 002

Dosen Penguji



Drs. Sukanto, MS
NIP. 19591227 198601 1 001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 20 Januari 2014



Natalia Niken Ekawati
NIM. 105030101111090



RINGKASAN

Natalia Niken Ekawati, 2014, **Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Kota Malang)**, Dr. Moch.Saleh Soeaidy, MA., Drs. Heru Ribawanto, MS., 153 Hal + xiv

Pembangunan sudah menjadi perhatian utama pemerintah. Dalam proses pembangunan, kota adalah lokasi strategis untuk terciptanya laju pertumbuhan penduduk. Karena banyak masyarakat berpindah dari desa ke kota. Hal ini menyebabkan peningkatan jumlah penduduk dan semakin kompleks kebutuhan masyarakat kota. Salah satunya yang terjadi di Kota Malang. Karena pembangunan Kota Malang yang tidak terkontrol. Akhirnya menyebabkan berbagai masalah, misalnya kemacetan lalu lintas. Padahal transportasi merupakan sarana penghubung antar wilayah dan memperlancar arus pembangunan. Oleh karena itu, penelitian ini akan membahas permasalahan yaitu: *pertama*, dampak kemacetan lalu lintas dan *kedua*, kebijakan daerah menanggulangi kemacetan lalu lintas.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Situs penelitian adalah Dinas Perhubungan Kota Malang. Data primer diperoleh dari hasil wawancara. Sedangkan data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan tema penelitian. Teknik pengumpulan data dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi. Metode analisa data yang dilakukan mulai dari reduksi data, penyajian data, dan menarik kesimpulan.

Berdasarkan hasil penelitian, ternyata penyebab utama kemacetan di Kota Malang adalah kapasitas jalan raya yang tidak seimbang dengan peningkatan jumlah kendaraan. Hal ini berdampak langsung terhadap masyarakat, antara lain: waktu tempuh lebih lama, pemborosan bahan bakar mesin karena kendaraan tetap menyala saat macet, dan polusi udara meningkat. Sehingga pemerintah telah membuat kebijakan transportasi agar tercipta ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang No.4 Tahun 2011, Pasal 21 tentang Rencana Sistem Prasarana Wilayah Kota yang mencakup sistem jaringan transportasi sebagai sistem prasarana utama. Maka ada tiga macam strategi yang menjadi sarana untuk mewujudkan kebijakan transportasi Dishub Kota Malang, yaitu: strategi manajemen lalu lintas, strategi pengembangan jaringan jalan, dan strategi angkutan umum. Sehingga setiap dinas terkait perlu melakukan koordinasi untuk dapat mewujudkan strategi tersebut.

SUMMARY

Natalia Niken Ekawati, 2014, **Study of The Malang City Development Impact Toward Traffic Jam (Case Study in Transportation Agency of Malang City)**, Dr. Moch.Saleh Soeaidy, MA., Drs. Heru Ribawanto, MS., 153 page + xiv

Development have become main attention of government. In course of development, the city is strategic location for the creation of growth rate resident. Because a lot of society make a move from village to city. This matter cause the make-up of resident amount and progressively complex of urban community requirement. One of them is that happened in Malang City. Because development of Malang City have not controlled. Finally, cause various problem, for example traffic jam. Though transportation represent the link medium usher the region and speed up of development current. Therefore, this research will study the problems that: first, affect of traffic jam and second, area policy overcome traffic jam.

This research used descriptive method by qualitative approach. The site at the Transportation Agency of Malang City. The primary data sources from interview. While the secondary data obtained from the relevant document with the theme. The data collection technique by interview, observation, and documentation. The data analysis by data reduction, data display, and inference.

Based on the research, in the reality the root cause traffic jam in Malang City is roadway capacities which is incommensurate to make-up of amount motorcycle. This matter affect direct to society, for example: time go through longer, waste fuel engine, and increase of air pollution. So that the government have made a transport policy to create order and speed up of traffic. Based on the regulation of Malang City No.4/2011, about system plan that includes city areas means transportation system as the primary means of system. Then, there is three strategy of transport policy by Transportation Agency. It is strategy of traffic management, strategy of road network development, and strategy of public transportation. So that each department can coordinate to realize the strategy.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan kasih dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas”.

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS., selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Dr. Choirul Saleh, M.Si, selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik Universitas Brawijaya Malang.
3. Bapak Dr. Mochammad Saleh Soeaidy, MA., selaku Ketua Komisi Pembimbing yang telah memberikan saran dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak Drs. Heru Ribawanto, MS., selaku Anggota Komisi Pembimbing yang selalu mengingatkan deadline skripsi, memberi bimbingan dengan penuh kesabaran dan tidak pernah lelah untuk memberi saran kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak/Ibu Dosen Jurusan Ilmu Administrasi Publik Universitas Brawijaya Malang, yang telah memberikan ilmunya kepada penulis, semoga ilmu yang diberikan dapat menjadi modal untuk meraih cita-cita.
6. Seluruh staf/pegawai Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang yang telah membantu kelancaran segala urusan penelitian skripsi ini.
7. Bapak Oong Ngoedijono, selaku Kasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang, yang telah bersedia meluangkan waktu bagi penulis untuk menjadi nara sumber dalam skripsi ini.
8. Ibu Ismungirah, selaku Kasubbag. Umum Dinas Perhubungan Kota Malang, yang telah membantu kelancaran segala urusan perijinan penelitian penulis untuk skripsi ini.
9. Seluruh pegawai Kantor Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Malang atas kerja sama dan bantuan selama proses penelitian skripsi ini.
10. Orang tua dan seluruh keluarga, yang selalu sabar dan pengertian terhadap kesibukan penulis dalam menyusun skripsi ini.
11. Sahabatku (Diana Hariyanti, Dedy Utomo, dan Rico R.Adi) yang selalu mendukung dan menghibur penulis dalam suka duka, tanpa kalian,

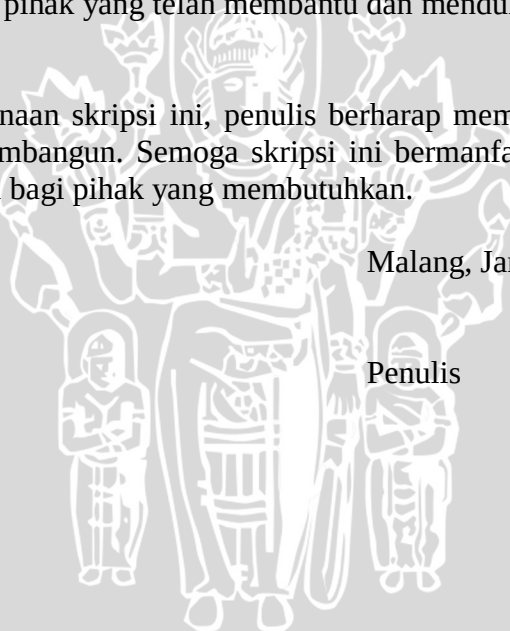
tidak akan ada kesan yang indah dalam perjalanan penulis selama empat tahun ini.

12. Teman-teman FIA UB 2010 yang telah menjadi pemanis bagi perjalanan ini.
13. UAPSM UB yang telah menerima penulis sebagai anggota dan memberi kesempatan untuk menjadi pengurus selama dua periode berturut-turut (tahun 2012 dan 2013).
14. Sahabatku sebagai sesama aktivis UAPSM UB (Ido Prasetyo, Rihan Nuhsanti, Widya Agatha, dan Rima Alvianita) yang selalu berbagi pengalaman dan menjadi penghibur saat kita jenuh menghadapi tugas-tugas kuliah.
15. Mbak Tutik Hidayati Arifin dan Mas Uky serta teman-teman BUSC 2010 yang banyak mengajarku arti sebuah organisasi, semoga dapat menjadi modal saat bekerja nanti.
16. Dhany yang selalu setia menunggu, memberi semangat, dan rela melakukan apapun dalam pelaksanaan penelitian skripsi ini.
17. Serta seluruh pihak yang telah membantu dan mendukung dalam skripsi ini.

Demi kesempurnaan skripsi ini, penulis berharap memperoleh saran dan kritik yang bersifat membangun. Semoga skripsi ini bermanfaat dan memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, Januari 2014

Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
MOTTO	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	v
RINGKASAN	vi
SUMMARY	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Kontribusi Penelitian	8
E. Kerangka Pemikiran	10
F. Sistematika Penulisan	11

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjauan tentang Kota	
1. Definisi Kota	13
2. Fungsi Perkotaan	14
3. Konsep Struktur Pertumbuhan Kota	16
B. Tinjauan tentang Pembangunan Perkotaan	
1. Model Tahap Pembangunan	20
2. Aspek-aspek Pembangunan Perkotaan di Negara Berkembang	24
C. Tinjauan tentang Transportasi	
1. Gambaran Umum Transportasi	26
2. Peran dan Fungsi Transportasi dalam Pembangunan	27
3. Masalah Lalu Lintas di Perkotaan	29
4. Dampak Negatif Kemacetan Lalu Lintas	30
5. Cara Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas	33
6. Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas yang Efektif	33
D. Tinjauan tentang Sistem Transportasi Nasional	
1. Gambaran Umum Sistranas	36
2. Kebijakan Umum Sistranas	37
3. Kebijakan Transportasi Perkotaan	38
E. Penelitian Terdahulu	
1. Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional	40

2. Peran Manajemen Lalu Lintas dalam Mengurangi Kemacetan	41
3. Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik	42

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	44
B. Fokus Penelitian	45
C. Lokasi dan Situs Penelitian	46
D. Sumber Data	47
E. Teknik Pengumpulan Data	48
F. Instrumen Penelitian	49
G. Metode Analisis Data	50

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

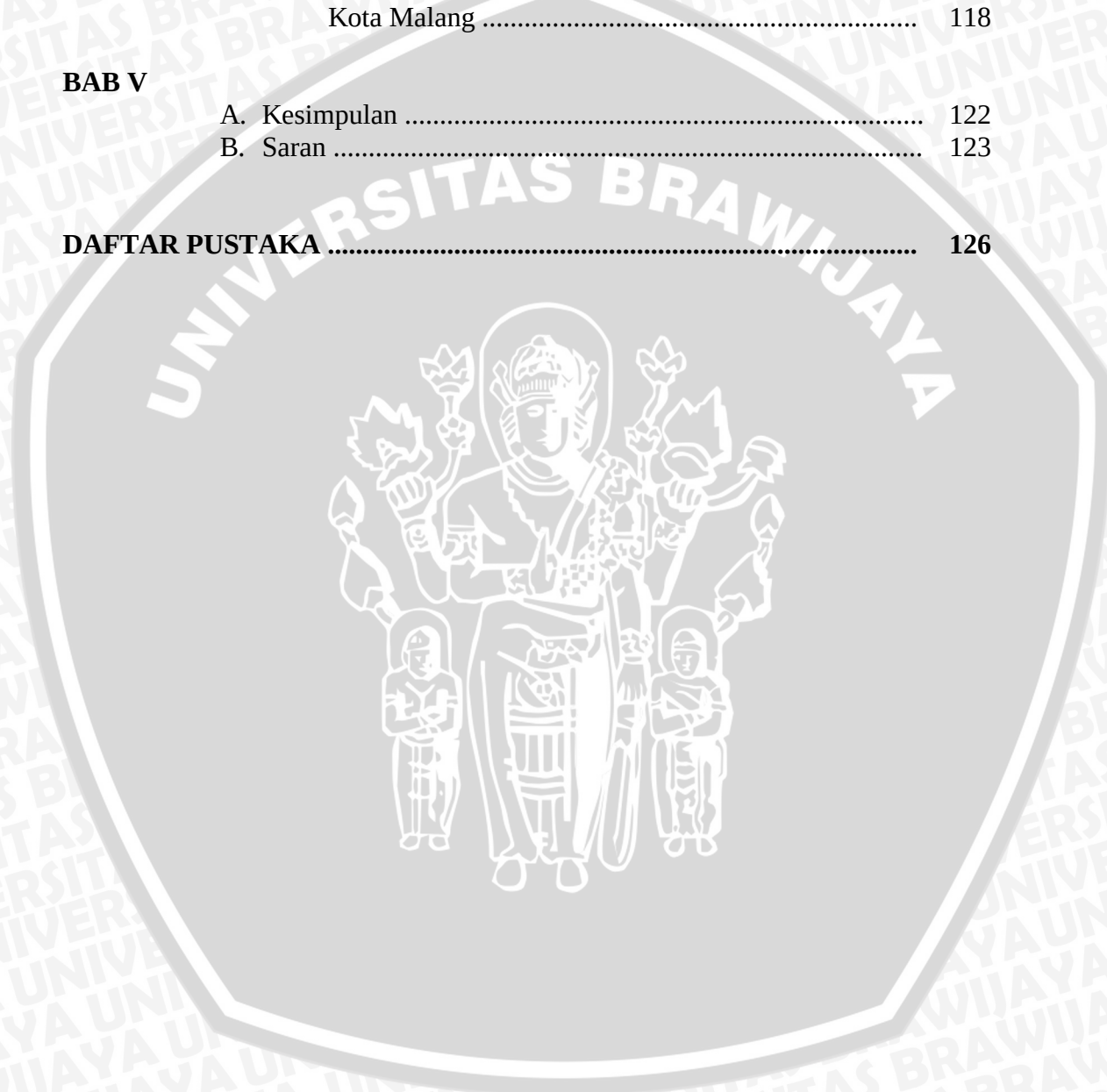
A. Gambaran Umum	
1. Profil Kota Malang	52
2. Profil Dinas Perhubungan	60
B. Penyajian Data	
1. Dampak Perkembangan Pembangunan Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang	70
1.1 Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang ...	70
1.2 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Waktu	81
1.3 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Biaya	82
1.4 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Lingkungan	82
2. Kebijakan Daerah Kota Malang dalam Menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas	83
2.1 Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang	83
2.2 Evaluasi Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang	102
C. Analisa Data dan Pembahasan	
1. Dampak Perkembangan Pembangunan Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang	106
1.1 Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang ...	106
1.2 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Waktu	111
1.3 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Biaya	112
1.4 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang	

dari Segi Lingkungan	114
2. Kebijakan Daerah Kota Malang dalam Menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas	115
2.1 Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang	115
2.2 Evaluasi Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang	118

BAB V

A. Kesimpulan	122
B. Saran	123

DAFTAR PUSTAKA	126
-----------------------------	------------



DAFTAR TABEL

No	Judul	Hal.
1	Rekapitulasi jumlah kendaraan Kota Malang tahun 2002-2011	5
2	Luas Wilayah Kota Malang Tiap Kecamatan Tahun 2010	57
3	Penduduk Kota Malang Menurut Rasio Jenis Kelamin	58
4	Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Malang	59
5	Perbaikan Koridor	87
6	Jumlah Fasilitas Penyeberangan di Kota Malang	89
7	Ruang Parkir pada Badan Jalan	90
8	Panjang Jalan yang Memiliki Trotoar	91
9	Jumlah Armada dan Panjang Trayek Angkot / Mikrolet	97
10	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan	100



DAFTAR GAMBAR

No	Judul	Hal.
1	<i>Concentric Zone</i> (Kawasan Konsentrasi)	17
2	Sektor Radial	18
3	<i>Multiple Nuclei</i>	19
4	Analisis Data Model Interaktif	51
5	Lambang Kota Malang	53
6	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang	62
7	Kemacetan di Kawasan A.Yani pada sore hari	79
8	Kemacetan di depan Pasar Blimbing pada siang hari	80
9	Kemacetan di depan Mall Dinoyo City pada sore hari	80
10	Diagram Pengembangan Transportasi Kota Malang	84
11	Kemacetan di Jalan Soekarno Hatta	103
12	Kemacetan di kawasan Sumbersari	104



DAFTAR LAMPIRAN

No	Judul	Hal.
1	Situs Penelitian	129
2	Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas	130
3	Perda Kota Malang No.7 Tahun 2010 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas	135
4	Perda Kota Malang No.4 Tahun 2011	148
5	Pedoman Wawancara	152
6	Curriculum Vitae	153



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Saat ini pembangunan sudah menjadi perhatian utama pemerintah di setiap wilayah. Pembangunan secara umum adalah “seluruh usaha yang dilakukan oleh suatu negara bangsa untuk bertumbuh, berkembang, dan berubah secara sadar dan terencana dalam semua segi kehidupan dan penghidupan negara bangsa yang bersangkutan dalam rangka pencapaian tujuan akhirnya” (Siagian, 2003:5). Hampir dapat dipastikan, setiap pemerintah daerah akan melakukan proses pembangunan di wilayahnya. Pembangunan daerah merupakan bagian dari proses untuk mewujudkan implementasi pembangunan nasional yang berdasarkan prinsip otonomi daerah dan pengaturan sumber daya nasional. Tujuan utama dari pembangunan daerah yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan dan mutu kehidupan masyarakat di seluruh aspek. Sehingga banyak cara yang digunakan pemerintah daerah untuk mencapai esensi tersebut.

Dalam proses pengembangan pembangunan, daerah perkotaan menjadi orientasi yang menjanjikan untuk terciptanya laju pertumbuhan penduduk. Karena seiring meningkatnya kualitas kehidupan masyarakat yang baik, maka dapat dikatakan pembangunan daerah sudah dilaksanakan dengan baik pula. Kota dapat diartikan sebagai tempat pemusatan kehidupan masyarakat dengan beragam jenis aktivitas ekonomi, sosial budaya, dan pemerintahan. Dalam pengertian administrasi pemerintahan, “kota diartikan secara khusus, yaitu suatu bentuk

pemerintahan daerah yang mayoritas wilayahnya merupakan daerah perkotaan” (Sadyohutomo, 2008:3). Kota memiliki daya tarik yang kuat bagi penduduk berada di luar kota, baik yang di pedesaan ataupun di kota-kota kecil. Akibatnya “arus urbanisasi dari daerah pedesaan ke kota menunjukkan pertumbuhan yang cukup tinggi” (Adisasmita, 2013:4). Secara makro, kota mempunyai peran untuk memberi pelayanan dan bekerja sama dengan kota-kota lainnya, terutama kota-kota kecil yang sedang berkembang. Secara mikro, kota berperan memberi pelayanan kepada warga kotanya.

Kebutuhan masyarakat kota sangat kompleks dan beragam. Meliputi perumahan, pekerjaan, pendidikan, kesehatan, tempat hiburan, fasilitas umum, dan sebagainya. Kegiatan di perkotaan juga bervariasi macamnya, baik di bidang ekonomi, politik, sosial, dan budaya. Kegiatan dan kebutuhan tersebut makin berkembang dan sering kali tidak terkendali. Hal ini yang mendukung masalah pembangunan perkotaan sangat luas. Walaupun pada dasarnya, daerah kota merupakan roda kegiatan perekonomian. Jika tidak ada kota, maka perkembangan dan kemajuan seluruh bidang khususnya ekonomi tidak dapat berlangsung seperti sekarang. Pembangunan daerah perkotaan dipengaruhi oleh tingkat pertumbuhan penduduk, investasi modal, dan kemajuan teknologi.

Akhirnya muncul berbagai persoalan pembangunan, baik dampak positif ataupun negatif. Fenomena yang sering terjadi yaitu pembangunan tidak terarah dan tidak terkontrol, terjadi kepadatan dan kemacetan, serta fasilitas pelayanan umum yang kurang memadai. Berbagai permasalahan lalu lintas di daerah perkotaan di negara berkembang bisa saja terjadi, antara lain:

1. Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya kurang memuaskan, yaitu sempit dan kualitasnya di bawah standar.
2. Jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat, tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia.
3. Banyaknya kendaraan yang berkecepatan lambat seperti dokar dan becak seringkali menimbulkan terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.
4. Kedisiplinan, kesopanan, dan kesadaran berlalu lintas para pemakai jalan masih kurang, sehingga kerap kali mengakibatkan kesemerawutan lalu lintas.
5. Sebagian pengaturan lalu lintas masih dirasakan belum mampu menjamin kelancaran arus lalu lintas (Adisasmita, 2005:97-98).

Salah satunya yang terjadi di Kota Malang. Sejak jaman kolonial Belanda, daerah Malang sudah menjadi *gemeente*, yang berarti kotamadya. Mulai saat itu, Kota Malang mengalami pertumbuhan dan perkembangan. Kejadian ini ditandai dengan adanya jalur kereta api yang sudah beroperasi pada tahun 1879. Kemudian pada tahun 1900, Malang masih menjadi kota kabupaten yang kecil di pedalaman dan merupakan bagian dari Karesidenan Pasuruan. Namun pada tanggal 1 Januari 2001 status Kotamadya Malang berubah menjadi Kota Malang sesuai dengan Undang-undang No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, yang sekarang berubah menjadi Undang-undang No.32 Tahun 2004 tentang Otonomi Daerah.

Perkembangan pembangunan Kota Malang terjadi seiring dengan diberlakukannya desentralisasi pemerintahan daerah. Kebutuhan masyarakat menjadi semakin meningkat dan beragam. Hal ini mengakibatkan perubahan tata guna lahan untuk menambah ruang gerak masyarakat dalam melakukan berbagai aktivitas. Banyak bangunan yang muncul tanpa terkendali. Sehingga menyebabkan perubahan fungsi lahan yang sangat pesat, seperti dari lahan pertanian menjadi perumahan dan industri. Seperti sawah di daerah Soekarno

Hatta yang sudah berubah menjadi tempat usaha (warung pujasera, pertokoan, tempat futsal).

Selain sebagai kota terbesar kedua di Jawa Timur, Malang memang memiliki keuntungan karena posisi wilayah yang berada di daerah dataran tinggi. Banyak orang yang pindah untuk memperoleh pendidikan yang lebih baik, kesempatan dan peluang kerja yang lebih besar, serta mendapatkan kehidupan yang lebih layak. Semua impian ini dapat diperoleh dengan menetap di Kota Malang. Kejadian ini tentu saja menjadi kesempatan bagi Pemerintah Kota Malang untuk melakukan perubahan pembangunan secara berkelanjutan. Karena dapat menunjang pembangunan perekonomian Kota Malang. Dalam implementasinya pemerintah bekerja sama dengan pihak swasta sebagai pemilik modal. Sedangkan pemerintah sebagai pembuat kebijakan. Hal ini sengaja dilakukan agar pembangunan dapat terwujud dan semakin bertambah masyarakat yang pindah ke Kota Malang.

Pada tahun 2010 jumlah penduduk Kota Malang sebesar 820.243 jiwa yang terdiri dari 404.553 jiwa penduduk laki-laki, dan penduduk perempuan sebesar 415.690 jiwa. Hingga pada tahun 2011, jumlah penduduk Kota Malang mencapai 894.653 jiwa yang terdiri dari 447.617 jiwa penduduk laki-laki dan 447.036 jiwa penduduk perempuan. Maka laju pertumbuhan penduduk mengalami kenaikan sebesar 0,86% hanya dalam kurun waktu satu tahun. Hal ini memicu terjadinya kepadatan penduduk yang terjadi di Kota Malang. Namun pemerintah tidak membuat aturan yang tegas untuk membatasi pendatang, sehingga membuat Kota Malang penuh sesak. Padahal luas Kota Malang hanya 110,06 km². Maka

tidak heran, apabila muncul permasalahan publik. Mulai dari berkurangnya ruang terbuka hijau untuk memenuhi kebutuhan papan masyarakat, ijin mendirikan bangunan yang tidak sesuai dengan perencanaan tata ruang dan wilayah, hingga kemacetan yang terjadi di beberapa titik daerah yang menjadi pusat aktivitas masyarakat. Misalnya, pada waktu tertentu akan terjadi kemacetan di beberapa jalan utama, seperti di Jalan A.Yani, Jalan Veteran, Jalan Sumbersari, dan daerah Pasar Besar.

Karakter penduduk perkotaan yang patembayan menjadi salah satu pendukung masalah ini. Karena semua orang ingin mendapatkan fasilitas masing-masing untuk mendukung aktivitas mereka. Contohnya tiap individu memiliki kendaraan pribadi, karena “masalah fleksibilitas dalam menentukan jadwal keberangkatan, lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya, aspek keterjangkauan yang semakin menguat, dan bisa ‘mejang’ atau hanya prestise” (Susantono, 2009:108-109). Tetapi mereka tidak memikirkan dampak terbesarnya yaitu kemacetan yang disebabkan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi. Berikut adalah rekapitulasi jumlah kendaraan yang berada di Kota Malang pada tahun 2002 - 2011 :

Tahun	Jumlah kendaraan
2002	170.146 unit
2003	187.753 unit
2004	202.753 unit
2005	217.753 unit
2006	232.753 unit
2007	247.753 unit
2008	262.753 unit
2009	277.753 unit
2010	292.753 unit
2011	340.753 unit

Note : kalkulasi pertambahan 15.000/tahun.

Tabel 1. Rekapitulasi jumlah kendaraan Kota Malang tahun 2002 – 2011

Selain itu selama sepuluh tahun terakhir pemerintah sangat gencar melakukan pembangunan khususnya di bidang ekonomi. Banyak hotel, mal, apartemen, *guest house*, ruko, dan perumahan yang dibangun tanpa memperhatikan konsep rencana tata ruang wilayah. Pemerintah tidak melihat bahwa pembangunan yang dilakukan. Ternyata tidak memperhitungkan akibat dari jumlah degradasi tanah, penyempitan ruas jalan, hingga akibat jangka pendek yang akan terjadi yaitu kemacetan lalu lintas.

Bahkan, saat ini tengah berproses pembangunan proyek yang disebut Sebagai kawasan ruko terpanjang di Jawa Timur. Yakni *Window of The World* (WOW) di kawasan Perumahan Sawojajar yang total akan memiliki panjang 2 kilometer. Hadirnya ruko di satu sisi menjadi indikasi makin tumbuhnya perekonomian, tapi di sisi lain menimbulkan masalah baru (Radar Malang, 1 April 2013).

Kemudian juga tidak mengikuti aturan analisis dampak lalu lintas sebagai berikut:

- (1) Setiap Pengembang/Pengusaha pusat kegiatan dan/atau permukiman yang berpotensi menimbulkan dampak lalu lintas yang dapat mempengaruhi tingkat pelayanan yang diinginkan, wajib dilakukan Analisis dampak lalu lintas.
- (2) Hasil Analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan salah satu syarat bagi Pengembang/Pengusaha untuk mendapatkan Ijin Mendirikan Bangunan (Perda Kota Malang No.7 tahun 2010 tentang Analisis dampak lalu lintas).

Apabila ditinjau dari perda tersebut, setiap pengusaha seharusnya mampu menemukan solusi untuk mengatasi dampak lalu lintas. Pemerintah seharusnya juga berperan bijak dengan cara tidak mengeluarkan surat ijin mendirikan bangunan. Kecuali pengusaha tersebut sudah memenuhi syarat-syarat dalam Perda Kota Malang No.7 Tahun 2010 tentang Analisis dampak lalu lintas. Namun kenyataan yang terjadi, pemerintah mengeluarkan surat IMB dengan mudah. Sehingga para pengusaha dapat membangun tempat usahanya dengan lancar.

Hingga jalan-jalan sekunder, seperti daerah Ciliwung, Cengger Ayam, dan Tunggul Wulung tidak luput dari pembangunan ruko dan perumahan. Kemudian lahan parkir tidak tersedia dengan memadai. Padahal “seharusnya, minimal ada jarak lima meter antara ruko dengan jalan” (Radar Malang, 1 April 2013). Tetapi aturan ini tidak diperhatikan oleh pengembang. Karena mereka lebih memikirkan pemanfaatan lahan secara efisien guna memperoleh keuntungan besar. Maka tidak dapat dipungkiri, apabila terjadi kemacetan karena pengaruh penyempitan ruas jalan raya.

Berdasarkan uraian di atas, jaman sekarang pembangunan perekonomian di kota-kota besar sudah tidak terkendali. Pemerintah hanya memanfaatkan keuntungan dari proyek-proyek pembangunan di wilayahnya, sehingga pertumbuhan ekonomi sangat pesat. Swasta menggunakan kesempatan ini untuk terus mengembangkan usahanya, tanpa memperhatikan bentuk kota yang sudah tidak sesuai dengan rencana tata ruang dan penggunaan lahan. Sedangkan masyarakat yang harus merasakan akibat langsung dari ulah para oknum, sama halnya dengan yang terjadi di Kota Malang. Oleh karena itu, penulis ingin membahas penelitian berjudul Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan deskripsi yang telah dijelaskan pada latar belakang, maka rumusan masalah yang dibahas sebagai berikut:

1. Bagaimana dampak pengembangan pembangunan Kota Malang terhadap kemacetan lalu lintas ?
2. Bagaimana kebijakan daerah Kota Malang untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui, mendeskripsikan, dan menganalisis dampak pengembangan pembangunan Kota Malang terhadap kemacetan lalu lintas.
2. Untuk mengetahui, mendeskripsikan, dan menganalisis kebijakan daerah Kota Malang untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas.

D. Kontribusi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan panduan untuk digunakan sebagai berikut:

1. Aspek praktis

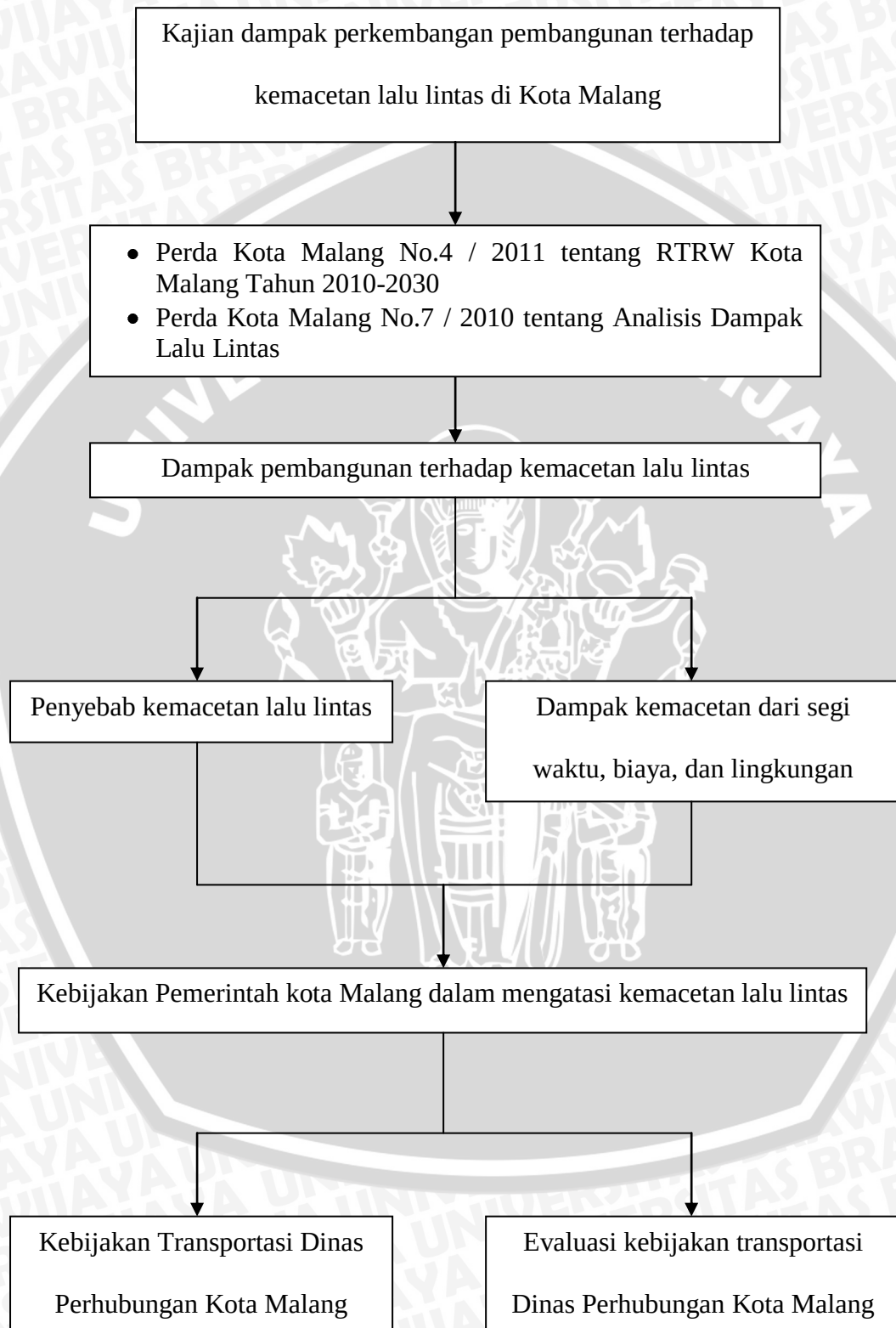
Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak-pihak terkait, baik dari instansi pemerintah maupun masyarakat, terutama bagi para eksekutif yang berwenang dalam perencanaan pembangunan perkotaan. Agar pembangunan yang berlangsung juga memikirkan dampak yang ditimbulkan, khususnya dalam bidang transportasi dan lalu lintas. Sehingga kemacetan lalu lintas dapat dikurangi di Kota Malang.

2. Aspek akademis

- a. Memberikan sumbangan pemikiran yang berkaitan dengan perkembangan pembangunan perkotaan.
- b. Memberikan kontribusi dengan peran pemerintah daerah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang semakin meningkat, sehingga dapat memberikan informasi lanjutan kepada para pembaca secara umum maupun para praktisi akademik khususnya.
- c. Sebagai bahan referensi bagi pengembang keilmuan yang berkaitan dengan administrasi publik.



E. Kerangka Pemikiran



F. Sistematika Penulisan

Penelitian yang dituangkan dalam penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab yang merupakan rangkaian antar bab. Cara mengetahui gambaran yang berkenaan dengan bahasan dalam penelitian ini, maka sistematika penulisan disusun sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini diawali dengan penjelasan mengenai latar belakang, dilanjutkan dengan perumusan masalah tentang dampak pengaruh pengembangan pembangunan Kota Malang dan kebijakan daerah dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, kemudian dijelaskan tentang tujuan dan kontribusi penelitian serta sebagai penutup diberikan deskripsi singkat mengenai sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan mengenai dasar dan landasan teori seperti Kajian tentang kota, kebijakan pembangunan perkotaan, dan tentang manajemen lalu lintas. Unsur-unsur ini digunakan untuk penyusunan skripsi sebagai alat untuk melakukan analisa dan interpretasi, dapat berupa konsep atau teori temuan-temuan dari buku ilmiah, jurnal, hasil penelitian (skripsi, tesis, disertasi) yang berkaitan dengan permasalahan atau pertanyaan penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan tentang metode yang akan dipakai dalam penelitian, diantaranya jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, dan diakhiri dengan metode analisis data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan mengenai data-data yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Berkaitan dengan tujuan penelitian dan sesuai dengan fokus penelitian. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis dan diinterpretasikan.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya serta saran yang dapat penulis berikan dalam permasalahan penelitian ini.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian tentang Kota

1. Definisi Kota

Dalam perencanaan wilayah, sangat perlu untuk menetapkan suatu tempat permukiman atau tempat berbagai kegiatan itu sebagai kota atau bukan. Hal ini “karena kota memiliki fungsi yang berbeda sehingga kebutuhan fasilitasnya pun berbeda dibanding dengan daerah pedesaan/pedalaman. Salah satu kriteria umum yang digunakan untuk membedakan sebagai kota atau belum adalah jumlah dan kepadatan penduduk” (Tarigan, 2012:123). Pada umumnya “kota” itu diartikan sebagai suatu permukaan wilayah dimana terdapat permukiman (konsentrasi) penduduk dengan berbagai jenis kegiatan ekonomi, sosial budaya dan administrasi pemerintahan. Secara lebih rinci dapat digambarkan yaitu :

meliputi lahan geografis utamanya untuk permukiman; berpenduduk dalam jumlah yang relatif banyak (besar); di atas lahan yang relatif terbatas luasnya; dimana mata pencaharian penduduk didominasi oleh kegiatan non pertanian, sebagian besar merupakan kegiatan sektor jasa atau sektor tersier(perdagangan, transportasi, keuangan, perbankan, pendidikan, kesehatan, dan jasa lainnya), sektor pengolahan atau sektor sekunder (industri dan manufaktur), serta pola hubungan lainnya antar individu dalam masyarakat dapat dikatakan lebih bersifat rasional, ekonomis, dan individualistik (Adisasmita, 2005:77-78).

Kota mempunyai daya tarik yang relatif sangat kuat bagi penduduk yang berdomisili di luar kota yang bersangkutan, baik yang tersebar di daerah pedesaan ataupun di kota-kota yang lebih kecil. Arus urbanisasi (ke daerah perkotaan) makin kuat. Daya tariknya dalam bentuk menjanjikan lapangan kerja, pendapatan

yang lebih tinggi, taraf kehidupan yang lebih baik, memberikan peluang melanjutkan studi dan lainnya. Jadi suatu kota itu mempunyai kaitan dengan kota-kota lainnya, maka dapat dikatakan bahwa “fungsi primer kota itu adalah pelayanan kepada kota-kota lain (hubungan eksternal) dan fungsi sekundernya adalah pelayanan kepada warga kotanya (hubungan internal)” (Adisasmita, 2005:78).

Perkembangan perkotaan menunjukkan daerah terbangun (*urban area*) makin bertambah luas sebagai akibat dari jumlah penduduknya bertambah besar. Seringkali terjadi luas daerah terbangun keluar melampaui batas wilayah administrasinya, sehingga batas wilayah administrasi kota seperti dikemukakan di atas harus diperluas. Untuk itu diperlukan perundingan dan negosiasi dengan kabupaten tetangga agar bersedia menyerahkan sebagian dari wilayah administratifnya. “Idealnya suatu kota itu harus mampu mengakomodasi perkembangan kota yang sangat pesat dan dinamis pada masa mendatang. Oleh karena itu harus mampu mengantisipasi perkembangan 20-30 tahun bahkan 50 tahun ke depan” (Adisasmita, 2005:78).

2. Fungsi Perkotaan

Dewasa ini fungsi perkotaan banyak mendominasi sebagian kehidupan masyarakat. Perkembangan kota yang bertambah pesat, sehingga terkesan menuntut pengelolaan fungsi kota yang lebih baik. Karena semakin berkembang sebuah kota maka unsur-unsur pembentuknya menjadi semakin kompleks. Akhirnya muncul berbagai fasilitas kota yang perlu disediakan sebagai dasar

pelaksanaan fungsi perkotaan. Fasilitas perkotaan/fungsi perkotaan, antara lain sebagai berikut:

- a. Pusat perdagangan, yang tingkatannya dapat dibedakan atas: melayani masyarakat kota itu sendiri, melayani masyarakat kota dan daerah pinggir (daerah yang berbatasan), melayani beberapa kota kecil (pusat kabupaten), melayani pusat provinsi atau pusat kegiatan perdagangan antarpulau/ekspor di provinsi tersebut dan pusat beberapa provinsi sekaligus.
- b. Pusat pelayanan jasa, baik jasa perorangan maupun jasa perusahaan. Jasa perorangan, misalnya tukang pangkas, salon, tukang jahit, perbengkelan, reparasi alat elektronik, pengacara, dokter, notaris, atau warung kopi/nasi. Jasa perusahaan, misalnya perbankan, perhotelan, asuransi, pengangkutan, pelayanan pos, tempat hiburan, dan jasa penyewaan peralatan.
- c. Tersedianya prasarana perkotaan, seperti sistem jalan kota yang baik, jaringan listrik, jaringan telepon, jaringan air minum, pelayanan sampah, sistem drainase, taman kota, dan pasar.
- d. Pusat penyediaan fasilitas sosial, seperti prasarana pendidikan (universitas, akademik, SMA, SMP, SD), termasuk berbagai kursus ketrampilan, prasarana kesehatan dengan berbagai tingkatannya, termasuk apotek, tempat ibadah, prasarana olahraga, dan prasarana sosial seperti gedung pertemuan.
- e. Pusat pemerintahan, banyak kota yang sekaligus merupakan lokasi pusat pemerintahan. Kota terbesar di suatu provinsi seringkali adalah pusat pemerintahan tingkat provinsi, demikian pula untuk tingkat kota/kabupaten, tingkat kecamatan, dan tingkat kelurahan/desa. Pusat pemerintahan turut mempercepat tumbuhnya suatu kota karena banyak masyarakat yang perlu datang ke tempat itu untuk urusan pemerintahan.
- f. Pusat komunikasi dan pangkalan transportasi, artinya dari kota tersebut masyarakat bisa berhubungan ke banyak tujuan dengan berbagai pilihan alat penghubung, misalnya telepon, teleks, internet, radio, dan faksimile; bisa mengirim uang dengan banyak cara, misalnya melalui bank, kantor pos, atau perusahaan pengiriman (*forwarding*). Bisa bepergian langsung ke berbagai tujuan dengan berbagai pilihan alat transportasi, seperti bus, kapal laut, kereta api, atau pesawat udara.
- g. Lokasi permukiman yang tertata, suatu lokasi dikatakan kota karena jumlah penduduknya banyak. Penduduk membutuhkan tempat tinggal. Hal itu berarti kota sekaligus merupakan lokasi permukiman, dan mestinya, di kota permukiman itu kelihatan teratur/tertata karena harus meminta IMB apabila ingin membangun (Tarigan, 2012:125-126).

Kemudian berdasarkan sejarah atau proses perkembangannya pada masa yang lalu dapat diketahui bahwa kota-kota pada umumnya mempunyai corak atau cirinya sendiri yang berbeda satu sama lainnya. Corak dan ciri-ciri kota dapat diklasifikasikan sebagai berikut.

- a. Kota pusat kegiatan produksi (*production centre*).
- b. Kota pusat perdagangan dan perniagaan (*center of trade and commerce*).
- c. Kota pusat pemerintahan (*political centre*).
- d. Kota pusat kebudayaan (*cultural centre*).
- e. Kota pusat kesehatan atau rekreasi (*health or recreational resort*).
- f. Kota-kota yang beraneka coraknya (*diversified cities*) (Adisasmita, 2005:19-20).

3. Konsep Struktur Pertumbuhan Kota

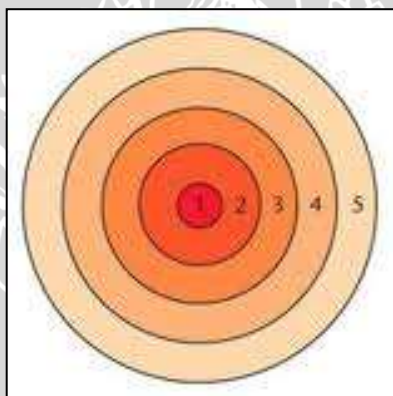
Dalam mengkaji masalah pertumbuhan kota, maka diperlukan pula untuk mengetahui struktur kota dan tingkat pertumbuhan penduduknya. Terkadang ada kecenderungan menurunnya jumlah penduduk di suatu wilayah yang dipengaruhi oleh intensitas jarak yang jauh dari pusat kota. Demikian pula kecenderungan bahwa struktur nilai lahan ditentukan oleh tipe kegiatan pemanfaatannya. Dalam hubungan struktur kota, “dapat dikemukakan tiga buah teori, yaitu: teori *the concentric zone* yang dielaborasi oleh *Burgess*, teori *radial sector* yang dikemukakan oleh *Horner Hoyt* dan konsep *multiple nuclei* yang dikembangkan oleh *Harris* dan *Ullman* yang sebagaimana dikutip dalam Adisasmita” (Adisasmita, 2005:36).

Hipotesis pertama menyatakan bahwa perluasan setiap kota dilakukan secara radial dari pusat kota, sehingga membentuk serangkaian wilayah

konsentrasi. Suatu kota dengan lima buah cincin wilayah yang mengelilingi pusat terdiri berturut-turut:

(1) distrik perniagaan sentral (*the central business district* yang disingkat dengan CBD), (2) wilayah transisi (*a transitional zone*) yang ditempati oleh kegiatan-kegiatan bisnis dan industri ringan, (3) wilayah perumahan buruh dan pabrik (*a workers housing and factory*), (4) wilayah pemukiman penduduk golongan atas (*a high class residential zone*), dan (5) suburb daerah pemukiman komuter yang merupakan satelit daerah perdagangan dan perbelanjaan (*a commuters zone of residential suburbs*) (Adisasmita, 2005:36-37).

Berikut merupakan gambar sketsa struktur kota menurut teori *concentric zone*:



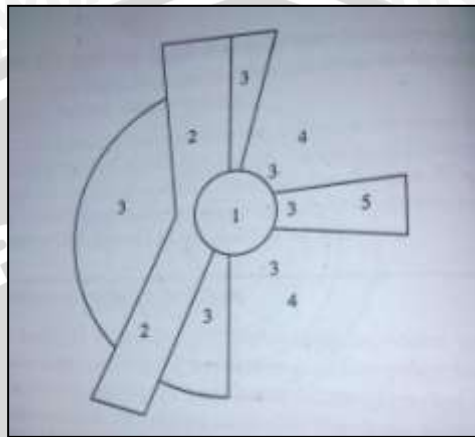
Gambar 1. *Concentric Zone* (Kawasan Konsentrasi) (Adisasmita, 2005:37)

Selanjutnya teori sektor radial mengonsentrasikan pada pola daerah dan pergeseran dalam lokasi pemukiman. Golongan penduduk dengan pendapatan berbeda-beda dalam suatu kota cenderung bertempat tinggal di suatu daerah tersendiri dalam sektor-sektor di sekeliling pusat kota.

Wilayah sentral (1) merupakan pusat kota dan distrik perdagangan sentral (CDB). Sektor (2) terdiri dari kegiatan industri ringan dan perdagangan besar, yang terletak pada batas pusat kota yang bertentangan arahnya dengan daerah pemukiman berkualitas tinggi. Wilayah dengan kode (3) adalah daerah pemukiman golongan rendah, yang terletak pada perbatasan pusat kota dengan daerah pemukiman berkualitas tinggi atau berdekatan dengan wilayah industri. Wilayah yang bernomor (4) adalah daerah pemukiman golongan menengah yang terdapat di sebelah daerah

pemukiman golongan atas (5) hanya meliputi sektor agak sempit, perluasan cenderung dilakukan di sekitar daerah tersebut (Adisasmita, 2005:37).

Berikut merupakan gambar sketsa struktur kota menurut teori *radial sector*:

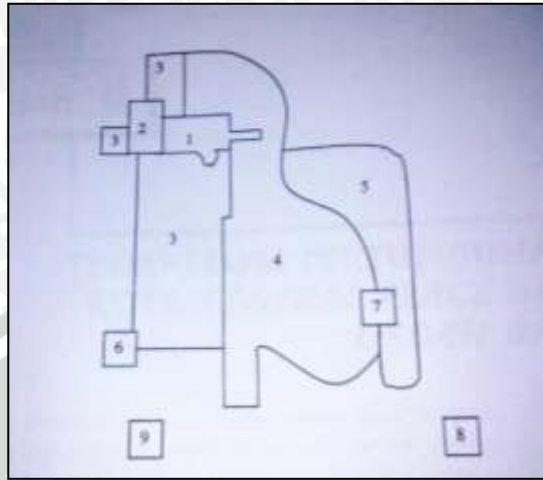


Gambar 2. Sektor Radial (Adisasmita, 2005:37)

Dalam pendekatan *multiple nuclei* terdapat anggapan bahwa kota-kota berkembang di sekitar beberapa pusat tertentu dari pada di sekeliling suatu pusat. Semakin besar kota semakin banyak pusat yang dimilikinya.

Wilayah-wilayah (1) sampai dengan (5) seperti pada model sektor radial (teori yang kedua). Wilayah (6) adalah daerah industri berat yang terletak di dekat tetapi terpisah dengan wilayah (9) yang merupakan suburb industri. Di bagian lain pada perbatasan antara daerah pemukiman golongan atas dan daerah pemukiman golongan menengah terletak daerah perdagangan dan perniagaan (7). Wilayah (8) merupakan *suburb* pemukiman dan rumah-rumah para pejabat tinggi. Lihat gambar 3 (Adisasmita, 2005:38).

Berikut merupakan gambar sketsa struktur kota menurut pendekatan *multiple nuclei*:



Gambar 3. *Multiple Nuclei* (Adisasmita, 2005:39)

Model daerah-daerah dan fungsi-fungsi pusat mungkin saja berubah atau berbeda pada berbagai kota besar, akan tetapi struktur dan pola tata guna lahannya akan cenderung mencerminkan prinsip-prinsip dasar yang sama.

Pada dasarnya tiga buah konsep struktur kota diatas tidak bertentangan satu sama lainnya. Tiap konsep mempunyai relevansinya sendiri dalam menjelaskan struktur kota. Perbedaan utama antara ketiga konsep tersebut adalah

bahwa teori-teori wilayah konsentris mengasumsikan bahwa terdapat sebuah pusat dominan di dalam proses pertumbuhan kota, sedangkan teori pusat banyak (*multiple nuclei*) terdapat beberapa pusat dengan fungsinya tersendiri sebagai titik-titik kecil untuk pertumbuhan. Konsep sektor radial dan hipotesis pusat banyak memperhitungkan lebih banyak timbulnya komplikasi-komplikasi dibandingkan dengan interpretasi wilayah konsentris (Adisasmita, 2005:39).

Dalam perencanaan regional dan kota masih terdapat teori lain, yaitu teori ambang batas (*threshold theory*) yang dikemukakan oleh *B.Chinitz* dalam Adisasmita, bahwa “keterbatasan yang dihadapi dalam pembangunan regional dan kota itu bersifat relatif, artinya keterbatasan itu dapat diatasi” (Adisasmita, 2013:12). Menurut *B.Chinitz* terdapat tiga keterbatasan pembangunan yaitu :

- a. Keterbatasan struktural, misalnya di kota lama umumnya jalannya adalah sempit, karena pada waktu dilakukan pembangunan jumlah kendaraan yang menggunakan jalan tersebut masih sedikit jumlahnya, tetapi dewasa ini jumlah kendaraan sudah mencapai jumlah yang sangat banyak, maka jalan harus diperlebar. Caranya adalah dengan menggusur rumah dan bangunan yang berada di sekitarnya dengan memberikan ganti rugi dengan membayar harga tanah dengan harga yang berlaku. Setelah jalan menjadi lebar, lalu lintas kendaraan di jalan menjadi lancar, yang berarti hambatan struktural dapat diatasi.
- b. Keterbatasan teknis, contoh hotel yang dibangun di perbukitan yang tinggi membutuhkan air, yang sumber mata airnya berada pada tempat yang rendah, sehingga untuk mendapatkan air harus dilakukan dengan cara memompa secara bertingkat. Dengan kemajuan teknik, memompa air secara bertingkat ke tempat yang berada di perbukitan yang tinggi dapat dilakukan dengan lancar. Jadi hambatan yang bersifat teknik tersebut ternyata dapat diatasi.
- c. Keterbatasan geografis, misalnya gunung dapat ditembus untuk membangun terowongan yang menghubungkan antara daerah yang berada di antara gunung tersebut dapat dikerjakan oleh ahli-ahli teknik. Contoh lain yaitu kebutuhan perluasan lahan perkotaan dapat dilakukan dengan mereklamasi pantai. Setelah ditimbun daerah perkotaan menjadi lebih luas, sehingga dapat digunakan untuk membangun perumahan atau pusat perbelanjaan. Contoh lainnya, yaitu gunung tinggi dan terjal dapat dipotong menjadi areal yang rata dengan cara mendinamit. Setelah menjadi rata, maka areal tersebut dapat dimanfaatkan untuk membangun perkotaan (Adisasmita 2013:12-13).

B. Kajian tentang Pembangunan Perkotaan

1. Model Tahap Pembangunan

Sejarah pembangunan atau perkembangan kota sangat terkait dengan kondisi manusia di muka bumi. Pembangunan merupakan proses yang bergerak dalam sebuah garis lurus, yakni dari masyarakat terbelakang ke masyarakat negara yang maju. Proses ini dengan berbagai variasi, pada dasarnya berlangsung sama di manapun dan kapanpun. Variasi yang ada bukanlah merupakan perubahan yang mendasar dari proses ini. Proses pembangunan ini terdiri dari lima tahap:

a. Masyarakat tradisional

Dalam tahap tradisional, masyarakat belum menguasai ilmu pengetahuan dan perkembangan teknologi. Sehingga proses produksi masih sangat terbatas dan tidak efisien. Mata pencahariannya sebagai petani. Masyarakatnya juga masih mempercayai tentang kekuatan di luar manusia atau sesuatu yang magis.

Kehidupannya cenderung statis, sehingga kemajuan berjalan sangat lambat. Hasil produksi hanya bertujuan untuk konsumsi sehari-hari dan tidak ada investasi. Pola dan kehidupan generasi kedua hamper sama dengan generasi pertama. Dari segi politik, pemerintahan diatur secara sentralisasi dan tiap daerah dikuasai oleh para tuan tanah.

b. Prakondisi untuk lepas landas

Masyarakat pada tahap prakondisi lepas landas akan terus bergerak mencari perubahan. Kondisi ini akan dipengaruhi campur tangan dari luar, yang masyarakatnya sudah lebih maju. Perubahan ini jarang yang dating dari faktor-faktor internal masyarakat, karena masyarakat tradisional hampir tidak mampu untuk mengubah dirinya sendiri.

Pada tahap ini terjadi transisi di mana masyarakat tradisional mulai mempersiapkan dirinya untuk mencapai petumbuhan atas kekuatan sendiri, sehingga setelah melalui tahap ini. Pertumbuhan selanjutnya terjadi secara otomatis. Masa transisi prakondisi lepas landas ditandai dengan kesadaran masyarakat dalam bidang ekonomi. Mereka mulai yakin bahwa adanya kemajuan ekonomi akan mempengaruhi kemajuan di bidang-bidang lain. Selain itu, industrialisasi sudah mulai tampak dan diimbangi dengan perubahan radikal pada

tiga bidang berikut ini: (i) perluasan modal untuk membangun sarana dan prasarana yang akan memperlancar transportasi dan efisiensi serta efektivitas proses produksi, (ii) revolusi teknologi di bidang pertanian yang akan meningkatkan prudk pertanian guna mendukung kebutuhan pangan, dan (iii) perluasan pasar ekspor-impor, baik barang maupun modal.

c. Lepas landas

Periode ini ditandai dengan hilangnya hambatan-hambatan yang menghalangi proses pertumbuhan ekonomi. Munculnya teknik-teknik baru untuk mendukung pertumbuhan, khususnya bidang pertanian. Masyarakat sudah mulai menyadari bahwa pertanian dapat dikomersilkan untuk mendapat keuntungan dan tidak hanya untuk kebutuhan konsumsi. Tingkat investasi dan tabungan mengalami peningkatan dari 5% menjadi 10% dari pendapatan nasional. Hal ini diiringi munculnya industri-industri baru yang mulai berkembang pesat.

d. Menuju ke kedewasaan

Industri berkembang dengan pesat. Negara berada dalam posisi ekonomi global. Semula barang yang diimpor, sekarang dapat diproduksi di dalam negeri. Kegiatan ekspor dilakukan untuk mengimbangi barang-barang impor. Setelah 60 tahun sejak negara lepas landas, tingkat kedewasaan biasanya tercapai. Perkembangan industry terjadi tidak saja meliputi teknik-teknik produksi, tetapi juga dalam aneka barang yang diproduksi.

Pada tahap ini terjadi tiga perubahan penting. *Pertama*, sifat tenaga kerja berubah menjadi lebih terdidik, lebih suka tinggal di kota, menikmati upah riil yang meningkat, serta berusaha memperoleh jaminan sosial dan ekonomi yang

lebih besar. *Kedua*, watak pekerja berubah, dari pekerja yang kasar menjadi manajer yang efisien dan berwatak halus serta sopan. *Ketiga*, masyarakat mulai jenuh dengan kemajuan industri dan mulai menginginkan sesuatu yang baru menuju perubahan lebih jauh.

e. Era konsumsi massal tinggi

Karena kenaikan pendapatan masyarakat, konsumsi tidak lagi terbatas pada kebutuhan pokok untuk hidup tetapi meningkat ke kebutuhan yang lebih tinggi. Pada periode ini investasi untuk meningkatkan produksi tidak lagi menjadi tujuan yang utama. Sesudah tara kedewasaan tercapai, surplus ekonomi akibat proses politik yang terjadi dialokasikan untuk kesejahteraan social. Pada titik ini pembangunan sudah merupakan sebuah proses yang berkesinambungan yang bisa menopang kemajuan secara terus-menerus.

Tiga hal yang tampak menonjol pada masa ini:

- Keinginan bangsa untuk memperluas pengaruh di luar batas kekuasaan nasional.
- Keinginan membentuk suatu negara sejahtera dengan pendapatan yang merata serta perangkat kesejahteraan sosial.
- Dibangun pusat perdagangan dan sektor penting seperti mobil, rumah murah, dan peralatan rumah tangga dengan menggunakan peralatan listrik (Hakim, 2004:89-93).

2. Aspek-aspek Pembangunan Perkotaan di Negara Berkembang

Kota sebagai suatu sistem yang terdiri atas subsistem sosial dan ekologis hendaknya dipandang secara menyeluruh dalam berbagai kaitannya, sejak dari tataran mikro hingga sudut pandang agregat ekonomi makro. Bahkan, hal ini makin penting bagi negara berkembang karena kota dijadikan lokomotif utama pembangunan ekonomi. Di sini kebijakan fiskal sebagai bagian dari mekanisme homeostasis (oleh pemerintah) memegang peranan penting dalam perkembangan kota meskipun kebijakan moneter juga tidak boleh diremehkan. Yang jauh lebih penting adalah terselenggaranya iklim yang kondusif bagi berkembangnya modal sosial-interaksi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat-yang secara otonom mampu mengoperasikan pengambilan keputusan yang efektif (mekanisme pengelolaan) bagi tercapainya *output* dan keadaan yang mantap yang tinggi disertai keberlanjutannya.

Kerangka konseptual untuk menyusun kebijakan pembangunan perkotaan khususnya di negara berkembang setidaknya mencakup empat aspek berikut:

a. Peningkatan Aktivitas Ekonomi

Pengelolaan wilayah perkotaan mutlak membutuhkan mekanisme kelembagaan yang transparan, akuntabel, dan partisipatif. Dalam kelembagaan tersebut perencanaan pembangunan dirumuskan secara komprehensif atas dasar kebutuhan *stakeholder* dan aliran insentif ekonomi. Proses tersebut diharapkan semaksimal mungkin mengalirkan investasi, pertumbuhan aktivitas usaha kecil dan menengah, lansekap dan infrastruktur yang nyaman, serta sinergi kota dan desa. Pada sisi sebaliknya, pengelolaan kota dapat menekan entropi seperti kriminalitas, kemiskinan, kerusakan lingkungan, atau aktivitas ekonomi biaya tinggi.

Upaya-upaya peningkatan proses aktivitas ekonomi perkotaan perlu diperkuat oleh komitmen mengembangkan pemahaman masalah ekologis secara menyeluruh sekaligus menyangkut pembangunan pedesaan. Paling tidak harus dipecahkan empat kendala yang berpotensi menghambat peningkatan produktivitas, yaitu: (1) penyediaan sarana infrastruktur perkotaan untuk mengefisienkan proses aktivitas ekonomi

sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan dan lapangan kerja, (2) peningkatan efektivitas pengaturan alokasi lahan atau penzonan (*zoning*) untuk memberikan kepastian dalam aktivitas produksi dan keberlanjutannya, (3) peningkatan efektivitas manajemen perencanaan dan pembangunan sarana infrastruktur perkotaan sehingga tidak menimbulkan masalah dalam pembiayaannya, dan (4) peningkatan dukungan sektor finansial bagi investasi dan perbaikan sarana infrastuktur, perumahan, dan kegiatan ekonomi perkotaan lainnya (Nugroho dan Dahuri, 2004:242-243).

b. Peningkatan Produktivitas Masyarakat Miskin

Sebagian besar masyarakat miskin di perkotaan berada pada sektor-sektor informal. Mereka dikategorikan sebagai pekerja seorang diri (*self employed*), yang terdiri atas pedagang kaki lima, tukang becak, tukang jual sepatu, tukang koran, buruh pabrik, dan pelabuhan, atau yang tidak memperoleh tempat di mana-mana – termasuk kelak pengemis dan gelandangan. Sebagian besar dari mereka berpola pikir tradisional dan secara kultur masih berinteraksi dengan wilayah pedesaan. Mereka tentu saja belum sepenuhnya menguasai manajemen bagi peningkatan produktivitas.

Upaya peningkatan produktivitas masyarakat miskin perkotaan secara langsung dilakukan dengan memperbaiki kehidupan mereka, meingkatkan akses kepada infrastruktur dan fasilitas jasa sosial, dan meningkatkan permintaan akan tenaga kerjanya. Kegiatan yang dapat dilakukan adalah melakukan pendidikan dan latihan untuk meningkatkan keterampilan dan wawasan, menjamin akses golongan miskin terhadap fasilitas jasa-jasa sosial dan infrastruktur, dan dalam jangka pendek memberikan proyek agar dapat mengamankan nasibnya (Nugroho dan Dahuri, 2004:243).

c. Perlindungan Lingkungan Hidup

Upaya ini bertujuan untuk mencegah kerusakan lingkungan hidup. Diperlukan suatu pendekatan komprehensif, sesuai kaidah-kaidah ilmiah, untuk memahami permasalahan lingkungan perkotaan sehingga dapat dirumuskan kebijakan yang paling tepat. Hal ini karena dampak lingkungan, kecuali yang dapat diamati, lebih bersifat akumulatif dan spasial sehingga memerlukan cara penanganan yang spesifik dan mungkin pula pengambilan keputusan secara regional. Meskipun demikian, bagi dampak yang langsung dirasakan sangat bijaksana apabila segera dilakukan penanganannya, misalnya yang menyangkut sanitasi.

Isu lingkungan global yang berkenaan dengan wilayah perkotaan adalah air bersih. Negara berkembang masih mengalokasikan sumber daya air secara signifikan pada sektor pertanian dibandingkan industri dan jasa. Sebagai contoh, di Indonesia penggunaan air untuk kegiatan pertanian hingga tahun 2010 masih mencapai 95 persen dari total permintaan (Dalam world Bank 1994), selebihnya untuk industri, jasa, dan pemukiman. Hal tersebut menyebabkan penyediaan air bersih untuk wilayah perkotaan

masih belum mencukupi. Di sisi lain, permasalahan global terhadap air bersih akan signifikan. Perkiraan tambahan 2,4 miliar penduduk di perkotaan antara tahun 1990 hingga 2020, tatkala empat puluh persen terkonsentrasi di benua Asia (Dalam Serageldin 1995), dipastikan akan menciptakan krisis air di wilayah perkotaan dan gangguan ekologi (Dalam Brown 1997) (Nugroho dan Dahuri, 2004:243-244)..

d. Pembangunan Modal Sosial

Kebijakan bertujuan untuk membangun persepsi yang sama tentang permasalahan pembangunan perkotaan di antara berbagai pihak: pemerintah, industri, dan konsumen. Semua pihak (*stakeholders*) hendaknya mampu duduk bersama melihat keadaan dan mengidentifikasi permasalahan perkotaan dan kaitan-kaitannya secara objektif. Masing-masing mengemukakan argumen dan persepsinya untuk kemudian menarik benang merah permasalahannya. Perumusan kebijakan hendaknya dilakukan secara hati-hati dengan mempertimbangkan setiap detail pendapat *stakeholders*. Penyamaan persepsi ini sekaligus pula menekan keragu-raguan pengambil keputusan yang selama ini sering terjadi dan mengakibatkan kegagalan pembangunan perkotaan.

Karakteristik tradisional bagi sebagian besar penduduk miskin kota adalah satu kelebihan bagi model pembinaan aktivitas ekonomi. Setidaknya kepaduan sosial sudah ada sehingga upaya pemberdayaannya dapat diarahkan pada penguatan fungsi-fungsi pengambil keputusan, perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dalam pembangunan kota, dan peningkatan ketahanan sosial (Nugroho dan Dahuri, 2004:244).

C. Kajian tentang Transportasi

1. Gambaran Umum Transportasi

“Transportasi (Trans = perpindahan, dan Port = tempat asal dan tujuan): adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan manusia, hewan atau mesin” (Sani, 2010:2). Hal ini sejak zaman dahulu merupakan kegiatan sehari-hari yang penting dalam suatu masyarakat. transportasi dapat dilakukan oleh orang itu sendiri dengan cara memikul dan sebagainya tapi dapat juga menggunakan alat atau benda sebagai bantuan. Penggunaan alat bantu ini berkembang sesuai dengan perkembangan teknologi

hingga saat ini. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi untuk bepergian dalam kota terutama untuk pergi dan pulang bekerja.

Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuannya.

Fungsi transportasi ini tidak hanya dilihat secara perorangan tapi juga dilihat dari kepentingan masyarakat luas.

- a. Penggerak pembangunan (*the promotion function*); sebuah daerah terpencil dengan hasil ekonomi dari sumber daya alam, apabila tidak terdapat lalu lintas dan angkutan ke daerah tersebut maka akan terpencilah daerah tersebut, karena itu bila ada angkutan (transportasi) maka daerah tersebut dapat digerakkan pembangunannya.
- b. Melayani kegiatan nyata (*the servicing function*) pada ekonomi yang sudah berjalan maka transportasi diperlukan untuk menunjang pergerakan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya sebagai contoh; masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya, karena apa yang dibutuhkan itu tidak selalu tersedia di satu tempat apalagi di tempat mereka tinggal, sehingga masyarakat tersebut sangat membutuhkan cara pemindahan kebutuhannya itu dan/atau perpindahan dirinya sendiri (Sani, 2010:2).

2. Peran dan Fungsi Transportasi dalam Pembangunan

Transportasi merupakan suatu kegiatan yang menciptakan atau menambah guna (*utility*). Guna yang diciptakan oleh kegiatan transportasi adalah guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*).

Menciptakan guna tempat, berkaitan dengan kegiatan transportasi yang memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Kegiatan transportasi yang menciptakan guna waktu, yang mampu meningkatkan muatan dari suatu tempat asal ke tempat tujuan dalam waktu yang lebih cepat/singkat (Adisasmita, 2011:3).

Selain menciptakan guna tempat dan guna waktu, kegiatan transportasi memberikan manfaat yang positif, dilihat dari aspek ekonomi, sosial, dan politik.

Manfaat ekonomi dari kegiatan transportasi yaitu:

memperluas pasar (daerah pemasaran) yang berdampak terhadap peningkatan pendapatan dan keuntungan bagi produsen, (2) mengurangi perbedaan harga antar daerah menjadi sekecil mungkin, sehingga harga barang-barang menjadi stabil, (3) transportasi yang lancar dan mampu menjangkau daerah yang luas akan mendorong daerah-daerah melakukan spesialisasi produksi sesuai potensi yang dimiliki, berarti mampu menerapkan prinsip keunggulan komparatif (*comparative cost*), yaitu memproduksi barang dengan biaya murah (Adisasmita, 2011:4).

Kegiatan transportasi memberikan manfaat sosial, misalnya:

(1) dalam bidang pendidikan, buku-buku pelajaran dari negara-negara maju dapat dikirimkan ke negara-negara berkembang, sehingga dapat mengikuti kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, (2) dalam bidang kesehatan, daerah-daerah yang mengalami gizi buruk atau sedang dilanda wabah penyakit atau bencana alam lainnya dapat segera dilakukan bantuan kesehatan; (3) dengan dukungan transportasi yang lancar, dapat diselenggarakan pekan olah raga dan seni budaya untuk meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa (Adisasmita, 2011:4).

Dalam bidang politik, dengan sistem transportasi yang efektif dapat “(1) diselenggarakan sistem pemerintahan yang mantap dan bersifat uniform; serta (2) mampu mengatasi gangguan keamanan, baik yang berasal dari dalam negeri maupun yang datang dari luar negeri, sehingga mampu menegakkan terwujudnya kesatuan negara” (Adisasmita, 2011:5).

Pentingnya peranan transportasi yang telah memberikan manfaat ekonomi, sosial dan politik, harus dilihat pula secara lebih luas mengenai kontribusi atau sumbangannya terhadap pembangunan, yang ditunjukkan oleh fungsi transportasi dalam pembangunan.

- Fungsi yang pertama, adalah transportasi sebagai sektor penunjang terhadap pengembangan kegiatan sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan lainnya).
- Fungsi transportasi yang kedua adalah sebagai *pendorong*, yaitu berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk menghubungkan daerah-daerah terpencil dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi interaksi pembangunan antar kedua daerah tersebut, yang selanjutnya akan mendorong terjadinya pertumbuhan perekonomian yang sinergis (Adisasmita, 2011:5-6).

3. Masalah Lalu Lintas di Perkotaan

“Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang sangat pesat telah mengakibatkan berbagai kesulitan, selain dari pada timbulnya kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat dapat dikemukakan kesulitan-kesulitan lainnya yang tidak kalah pentingnya yaitu kesulitan tempat parkir untuk kendaraan-kendaraan bermotor dan terjadinya kongesti lalu lintas di daerah perkotaan” (Adisasmita dan Adisasmita, 2011:67-68).

Sebagai akibat dari pembuatan jalan-jalan raya pada masa yang lalu pada umumnya adalah sempit, maka usaha untuk mengadakan pelebaran jalan dan pembagian jalur lalu lintas menghadapi banyak kesulitan, disebabkan bangunan gedung-gedung terletak sangat dekat di tepi jalan raya. Keadaan semacam ini terdapat di bagian kota lama dan di pusat-pusat perdagangan. Selanjutnya untuk mengadakan pelebaran jalan di tempat-tempat tersebut tidak ada pilihan lain yaitu pembongkaran bangunan-bangunan yang terkena pelebaran jalan dan memberikan ganti kerugian kepada para pemiliknya, dengan pertimbangan bahwa kepentingan umum harus lebih diutamakan daripada kepentingan perorangan. Bilamana daerah yang dimaksud telah ditata kembali, maka pengaturan parkir kendaraan-kendaraan

bermotor harus dikelola secara bisnis, yaitu selain untuk kepentingan keteraturannya, memberikan manfaat pula dalam hal penyediaan lapangan kerja dan menambah pendapatan pemerintah kota.

Jumlah kendaraan bermotor yang bertambah terus mengakibatkan pula terjadinya kongesti atau kemacetan lalu lintas terutama pada jam-jam sibuk yaitu pada waktu menjelang dimulainya dan setelah berakhirnya jam kerja kantor. Kemacetan lalu lintas pada umumnya terdapat di daerah pusat kota yang keadaan jalannya sempit dan di persimpang-persimpangan jalan yang ruwet pengaturan lalu lintasnya. Di setiap kota besar terdapat keluhan mengenai kongesti, kelambatan, dan kesulitan parkir kendaraan bermotor, serta pemuatan dan pembongkaran muatan barang-barang.

4. Dampak Kemacetan Lalu Lintas

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata “dampak” berarti “benturan; pengaruh kuat yang mendatangkan akibat (baik negatif maupun positif)”. Kemudian, berdasarkan PP No.27 Tahun 1999, “dampak besar dan penting adalah perubahan lingkungan hidup yang sangat mendasar yang diakibatkan oleh suatu usaha/dan atau kegiatan” (Siahaan, 2004:243). Kata “dampak” mempunyai persamaan kata yaitu “pengaruh” (<http://www.sinonimkata.com>). Sehingga definisi “pengaruh” adalah “daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang”(KBBI Online, 2013).

Dampak selalu menimbulkan dua hal yang dapat berpengaruh terhadap suatu masalah, yaitu: dampak positif dan negatif. Kata “positif”, berarti “pasti; tegas; tentu; yakin” (KBBI Online, 2013) dan kata “negatif” memiliki arti “tidak pasti; tidak tentu; tanpa pernyataan” (KBBI Online, 2013). Sehingga definisi dampak negatif adalah “pengaruh kuat yang mendatangkan akibat yang negatif” (KBBI Online, 2013). Oleh karena itu, sehubungan akibat dari tidak berimbangnya antara jumlah kendaraan bermotor dengan panjang jalan raya di daerah perkotaan besar yang menimbulkan kepadatan lalu lintas. Maka timbul dampak negatif kemacetan lalu lintas.

Kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor menimbulkan dampak negatif dalam berbagai aspek, mulai dari waktu, biaya, dan lingkungan hidup.

a) Berdasarkan waktu,

Kemacetan lalu lintas akan mengurangi kelancaran lalu lintas perkotaan, dampaknya waktu tempuh menjadi lebih lama, karena kecepatan kendaraan berkurang per satuan waktu, akibatnya sampai di tempat tujuan adalah lambat, yang berarti waktu kerja menjadi lebih pendek, pekerjaan yang seharusnya dilakukan akan kurang, yang akhirnya dapat mempengaruhi produktivitas kerja. Dapat dibayangkan bila karyawan yang terlambat datang di kantor jumlahnya sangat banyak, dapat dipastikan produktivitas kerja karyawan berkurang banyak.

Waktu perjalanan yang ditempuh menjadi lebih lama, berada dalam kendaraan lebih lama menimbulkan suasana tidak nyaman, tidak menyenangkan, berdesak-desakan, melelahkan, dan terlambat sampai di tempat tujuan, akibatnya akan mempengaruhi konsentrasi kerja dan produktivitas kerja (Adisasmita dan Adisasmita, 2011:90).

b) Berdasarkan biaya,

Waktu perjalanan yang lama dan tidak mematikan mesin kendaraan akan mengkonsumsi bahan bakar lebih banyak, berarti pembelian bahan bakar menjadi lebih banyak, anggaran pendapatan yang dikeluarkan untuk pembelian bahan bakar menjadi lebih besar. Bila kemacetan lalu lintas dialami setiap hari, maka pengeluaran untuk pembelian bahan bakar akan sangat besar. Terdapat pilihan untuk tidak

menggunakan mobil pribadi, dan beralih untuk menggunakan angkutan umum perkotaan, akan tetapi karena kondisi angkutan umum perkotaan ternyata umumnya masih kurang memuaskan, maka bagi kelompok penduduk berpendapatan menengah-tinggi memilih tetap menggunakan mobil pribadinya, meskipun harus mengeluarkan sebagian dari pendapatannya untuk pembelian bahan bakar mencapai jumlah yang cukup besar. Penggunaan jasa transportasi umum perkotaan jumlahnya sangat banyak, terutama penduduk berpendapatan menengah-rendah yang cenderung meningkat jumlahnya, maka pemerintah Kota seharusnya menyediakan jumlah dan kapasitas sarana angkutan umum perkotaan yang lebih besar sesuai yang dibutuhkan dan mutu pelayanan yang baik (Adisasmita dan Adisasmita, 2011:90-91).

c) Berdasarkan lingkungan hidup,

Kemacetan lalu lintas perkotaan akan menimbulkan polusi udara. Semakin banyak kendaraan bermotor yang berlalu lintas di jalan perkotaan, akan semakin besar polusi udara yang ditimbulkan. Polusi udara mempunyai dampak negatif terhadap kesehatan manusia, berupa gangguan saluran pernafasan, batuk-batuk, bronchitis, dan paru-paru. Mengingat sangat besarnya dampak negatif dari polusi udara yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotor yang jumlahnya semakin banyak, maka pemerintah kota seharusnya mewajibkan kepada setiap kendaraan bermotor untuk menggunakan saringan (filter) pada knalpotnya, untuk mencegah timbulnya polusi udara. Seharusnya setiap kendaraan bermotor menggunakan filter asap knalpotnya yang dinyatakan dengan Peraturan Pemerintah (pusat dan daerah), sehingga bersifat mengikat untuk dipatuhi oleh semua pemilik kendaraan bermotor, baik roda empat maupun roda dua (Adisasmita dan Adisasmita, 2011:91).

Sehubungan dengan dampak kemacetan lalu lintas. Ternyata muncul dampak lain sebagai pengaruh negatif lainnya yaitu:

Gejala kebisingan yang semakin meningkat di kota-kota besar, yang terutama disebabkan karena penggunaan kendaraan bermotor yang semakin bertambah banyak. Kebisingan mempunyai pengaruh sampingan yang negatif, baik ditinjau secara psikologis maupun secara fisiologis dan ekonomis. Dalam hubungan ini diketahui bahwa dewasa ini jumlah penderita penyakit jantung di kota-kota besar semakin bertambah. Angka keguguran kehamilan pada daerah-daerah yang mempunyai tingkat kebisingan yang tinggi, misalnya di sekitar lapangan terbang menunjukkan gejala yang meningkat. Prestasi kerja dapat menurun karena pengaruh suara yang terlalu bising. Harga atau nilai harta benda tidak bergerak

seperti tanah dan rumah di daerah sumber bising yaitu di sekeliling daerah pelabuhan udara juga cenderung turun (Adisasmita, 2005:154-155).

5. Cara Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas

Banyak upaya strategis yang dapat dilakukan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di kota besar. Upaya solutif mengatasi kemacetan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam:

(1) perumusan kebijakan transportasi secara komprehensif, (2) pelaksanaan manajemen lalu lintas (*traffic management*) yang efektif, (3) analisis jaringan transportasi meliputi jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi, (4) mengoperasikan sarana angkutan (umum) yang berkapasitas dan berkualitas, (5) membangun prasarana transportasi yang berkapasitas dan berteknologi maju, (6) menentukan pembagian wilayah operasional angkutan umum, (7) mengatur arus lalu lintas menggunakan rumus Luas Daya Tarik Relatif (LDTR) dan Bobot Fungsi Distributif Relatif (BFDR) (Adisasmita dan Adisasmita, 2011:107-108).

6. Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas yang Efektif

Manajemen lalu lintas adalah suatu proses pengaturan dan penggunaan sistem jalan raya yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu tujuan tertentu tanpa perlu menambah atau pembuatan infrastruktur baru. “Manajemen lalu lintas merupakan salah satu cara untuk memecahkan masalah lalu lintas jangka pendek (sebelum pembuatan infrastruktur baru) atau untuk mengantisipasi masalah lalu lintas (kemacetan lalu lintas)” (Ansyori, 2008:217).

Berbagai sistem pengaturan dan pengelolaan lalu lintas yang diterapkan di kota-kota besar untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengatasi kemacetan lalu lintas, utamanya terdiri dari:

a) Pemasangan *Traffic Light*

Traffic light adalah alat pengatur lalu lintas menggunakan lampu hijau (berarti jalan), merah (berhenti), dan kuning (menunggu), yang dipasang di perempatan jalan pada masing-masing lajur jalan di sebelah kiri dan kanan. *Traffic light* adalah alat pengatur lalu lintas yang memberikan kesempatan kepada kendaraan bermotor pada masing-masing lajur jalan secara bergantian, agar supaya lalu lintas kendaraan bermotor dapat mengalir secara lancar, atau dapat dikatakan berfungsi mengatur dan meningkatkan kelancaran lalu lintas di daerah perempatan.

b) Pembuatan marka jalan dan tanda lalu lintas jalan

Marka jalan adalah tanda-tanda yang dicat di jalan, misalnya *zebra cross*, dan tanda lalu lintas misalnya, bulatan warna merah di tengahnya terdapat garis berwarna putih mendatar, berarti larangan bagi kendaraan bermotor melalui jalan tersebut.

c) Penerapan *one way traffic*

Sistem lalu lintas satu arah berfungsi meningkatkan kelancaran arus lalu lintas kendaraan, jalur jalan yang menerapkan sistem lalu lintas satu arah terdiri dari dua sampai tiga jalur, atau lebih. Di kota-kota besar, pada umumnya jalan perkotaan adalah lebar-lebar, maka lajur jalan untuk lalu lintas satu arah akan lebih banyak, yang memberikan manfaat lebih besar terhadap kelancaran lalu lintas.

d) *Keep left* dan *prohibition to the right*

Sistem belok kiri langsung dan membatasi belok ke kanan merupakan bagian dari sistem lalu lintas satu arah. Belok kiri langsung dimaksudkan untuk mengurangi atau meniadakan sejumlah kendaraan yang menunggu di perempatan.

e) *Tidal flow* (arus pasang)

Tidal flow (arus pasang) diberlakukan pada jalan raya *two ways traffic* dengan median di tengah, pada masing-masing jalur terdiri dari paling sedikit empat jalur. Dengan menerapkan sistem *Tidal flow* (arus pasang) merupakan pemecahan yang berhasil untuk menampung lonjakan arus lalu lintas kendaraan yang jumlahnya sangat banyak, terutama pada jam-jam sibuk (*peak hours*) pada pagi ataupun pada sore/malam hari, dengan demikian kepadatan dan kemacetan lalu lintas dapat diatasi, yang berarti kelancaran lalu lintas dapat dipertahankan.

f) *Clear ways*

Clear ways dimaksudkan sebagai suatu sistem lalu lintas di kota besar, yang melarang kendaraan, yaitu truk-truk dan sejenisnya untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan di sejumlah jalan yang dikategorikan sebagai jalan yang padat lalu lintas, pada jam-jam tertentu.

g) *Three in one* (tiga penumpang dalam satu mobil)

Three in one adalah sistem lalu lintas perkotaan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dengan cara meningkatkan pemanfaatan tempat duduk yang terdapat dalam suatu mobil.

h) Pelayanan bus kota secara berjadwal, tertib, dan teratur

Layanan bus kota sebagai sarana angkutan umum telah diselenggarakan di kota-kota besar, tetapi pelaksanaannya belum memperlihatkan kinerja yang tinggi, oleh karena itu masih perlu disempurnakan. Diperlukan manajemen pengoperasian yang lebih efektif dan efisien, diperlukan perbaikan yang mendasar.

i) Larangan kendaraan berukuran besar masuk kota pada pagi, siang, dan sore hari

Bila truck besar diperbolehkan beroperasi di dalam kota, akan mendesak kendaraan-kendaraan lain yang berukuran lebih kecil, menimbulkan kepadatan di antara kendaraan-kendaraan lain, akibatnya kecepatan kendaraan-kendaraan di jalan menjadi lambat, yang berarti kelancaran lalu lintas berkurang atau menurun, oleh karena itu agar supaya ditetapkan larangan terhadap kendaraan berukuran besar beroperasi di jalan perkotaan pada pagi, siang, dan sore hari.

j) Distribusi jam kerja secara merata

Distribusi jam kerja secara merata merupakan salah satu upaya positif untuk mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas dan terjadinya kemacetan lalu lintas di berbagai ruas jalan, dipastikan akan menimbulkan sikap masyarakat yang pro dan kontra. Pihak yang kontra, menyatakan bahwa sistem distribusi jam kerja secara merata merupakan sesuatu perubahan, yang merubah kebiasaan, merubah pola kehidupan yang sudah dilakukan sejak lama. Bila dilakukan sosialisasi secara perlahan-lahan dan bertahap, diharapkan masyarakat luas akan dapat menerimanya dengan penuh kesadaran dan kepedulian yang tinggi yang berarti meningkatkan kelancaran lalu lintas perkotaan.

k) Motor car free (bebas sepeda motor pada jam tertentu)

Untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan perkotaan, ada yang merekomendasikan untuk melarang sepeda motor berlalu lintas di jalan perkotaan tertentu pada jam tertentu, yaitu pada jam sibuk (*peak hours*), yaitu pada jam dimulainya waktu kerja kantor dan pada waktu berakhirnya waktu kerja kantor. Dengan menetapkan dan menerapkan *motor car free* dimaksudkan kepada para pekerja dan mahasiswa untuk tidak menggunakan sepeda motor pergi ke kantor dan ke kampus, dan diharapkan untuk menggunakan sarana angkutan umum perkotaan yang tersedia. Kebijakan ini dapat dilaksanakan bilamana armada transportasi umum perkotaan tersedia dalam jumlah dan kapasitas yang mencukupi, serta melayani banyak trayek yang cukup luas.

l) Pembangunan banyak ruang parkir

Jumlah kendaraan bermotor yang diparkir di badan jalan jumlahnya makin banyak, merupakan kenyataan yang tidak dapat dihindari dan tidak dapat dielakkan lagi, hal ini merupakan fenomena penting di daerah perkotaan besar yang cenderung semakin meningkat. Untuk mengatasi fenomena kecenderungan makin banyaknya kendaraan bermotor yang di parkir di badan jalan, maka dapat dikemukakan beberapa upaya untuk mengatasinya, di antaranya adalah sebagai berikut:

- i. Pemerintah kota membuat peraturan yang melarang kendaraan bermotor parkir di badan jalan untuk seluruh ruas jalan pada jam sibuk atau selama waktu kerja, yaitu dimulainya dan berakhirnya jam kantor.
- ii. Pemerintah kota mewajibkan setiap kantor, instansi, pasar, mal, hotel, rumah sakit, menyediakan areal parkir yang cukup berkapasitas yang mencukupi bagi kendaraan karyawan dan tamu, pelanggan, dan nasabah yang berkendara bermotor.
- iii. Menyelenggarakan pelayanan parkir dengan menggunakan mesin penghitung lamanya waktu parkir berbasis tarif progresif, untuk membatasi jumlah kendaraan yang parkir dan memberikan kesempatan kepada pemilik kendaraan yang berpendapatan tinggi (Adisasmita dan Adisasmita, 2011:110-124).

D. Kajian tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)

1. Gambaran Umum Sistranas

“Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) diartikan sebagai tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman” (Adisasmita, 2012:25). Sistranas diorientasikan untuk mewujudkan Wawasan Nusantara dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau yang tersebar luas. Sistranas diwujudkan dalam tiga tataran, yaitu tataran transportasi nasional (Tatranas) yang meliputi seluruh wilayah nasional, tataran transportasi wilayah (Tatrawil) yang meliputi wilayah suatu provinsi, dan tataran transportasi lokal (Tatrollok) yang meliputi wilayah suatu kabupaten atau kota.

Inti dari tujuan sistranas adalah: “(1) efektivitas dan efisiensi dalam meningkatkan mobilitas manusia dan barang, (2) terciptanya pola distribusi nasional yang mantap, dan (3) mendukung pengembangan wilayah” (Adisasmita, 2012:26). Tujuan merupakan sasaran terakhir sedangkan sasaran merupakan perantara untuk mewujudkan tujuan tersebut. Hal ini berarti bahwa

yang harus dicapai lebih dahulu adalah sasaran-sasaran. Dalam sistranas, yang menjadi sasarannya adalah “terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien” (Adisasmita, 2012:26).

2. Kebijakan Umum Sistranas

Sistranas dalam perumusan dan pengembangannya berpedoman pada visi dan misi. Dalam proses pencapaiannya telah dirumuskan ke berbagai kebijakan sebagai pedoman perumusan strategi dan upaya pembangunan. Kebijakan Sistranas meliputi:

1. Meningkatnya Pelayanan Transportasi Nasional mencakup:
 - a. Peningkatan kualitas pelayanan
 - b. Peningkatan keterpaduan pengembangan tataran Transportasi Nasional, Tataran Transportasi Wilayah, dan Tataran Transportasi Lokal
 - c. Peningkatan peranan sektor transportasi terhadap pengembangan dan peningkatan daya saing sektor lain
 - d. Peningkatan dan pengembangan sektor transportasi sebagai urat nadi penyelenggaraan sistem logistik nasional
 - e. Penyeimbangan peranan BUMN, BUMD, swasta dan koperasi
 - f. Perawatan prasarana transportasi
 - g. Optimalisasi penggunaan fasilitas yang ada
 - h. Keterpaduan antarmoda
 - i. Pengembangan kapasitas transportasi
 - j. Peningkatan pelayanan pada daerah tertinggal
 - k. Peningkatan pelayanan untuk kelompok masyarakat tertentu
 - l. Peningkatan pelayanan pada keadaan darurat
2. Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi
 - a. Peningkatan keselamatan transportasi
 - b. Peningkatan keamanan transportasi
3. Meningkatnya Pembinaan Pengusahaan Transportasi
 - a. Peningkatan efisiensi dan daya saing
 - b. Penyederhanaan perijinan dan deregulasi
 - c. Peningkatan kompetisi moda transportasi
 - d. Peningkatan standarisasi pelayanan dan teknologi
 - e. Peningkatan penerimaan dan pengurangan subsidi
 - f. Peningkatan aksesibilitas perusahaan nasional transportasi ke luar negeri

- g. Peningkatan produktivitas dan efisiensi perusahaan jasa transportasi
- h. Pembinaan BUMN
4. Meningkatnya Kualitas Sumberdaya Manusia, serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi
 - a. Peningkatan inovasi melalui penelitian dan pengembangan
 - b. Pengembangan pendidikan dan pelatihan transportasi
 - c. Peningkatan kepedulian masyarakat terhadap peraturan perundangan transportasi
5. Meningkatnya Pemeliharaan dan Kualitas Lingkungan Hidup serta Penghematan Penggunaan Energi
 - a. Peningkatan proteksi kualitas lingkungan
 - b. Peningkatan kesadaran terhadap ancaman tumpahan minyak
 - c. Peningkatan konservasi energi
 - d. Penghematan penggunaan ruang
6. Meningkatnya Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi
 - a. Peningkatan penerimaan dari pemakai jasa transportasi
 - b. Peningkatan anggaran pembangunan nasional dan daerah
 - c. Peningkatan partisipasi swasta dan koperasi
 - d. Pemanfaatan hibah/bantuan luar negeri untuk program-program tertentu
7. Meningkatnya Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi
 - a. Penerapan manajemen modern
 - b. Pengembangan data dan perencanaan transportasi
 - c. Peningkatan struktur organisasi
 - d. Peningkatan sumberdaya manusia
 - e. Peningkatan sistem pemotivasi
 - f. Peningkatan sistem pengawasan (Peraturan Menteri Perhubungan no.KM 49 tahun 2005).
3. Kebijakan Transportasi Perkotaan

Setelah dikemukakan kebijakan umum Sistranas sebagai arahan dan pedoman pelaksanaan kegiatan transportasi, maka selanjutnya perlu dibahas penjabarannya dalam kebijakan transportasi perkotaan yang lebih membahas tentang cara pelaksanaannya, sebagai berikut:

- a. Kebijakan transportasi yang terkonsolidasi
Terkonsolidasi diartikan sebagai upaya pemanfaatan kapasitas moda transportasi yang tersedia secara maksimum. Pemanfaatan kapasitas sarana transportasi secara terkonsolidasi adalah mengupayakan faktor penumpang (*passenger factor* atau sering disebut pula *load factor*)

mencapai angka (persentase) yang tinggi. *Passenger factor* (untuk angkutan penumpang) yaitu perbandingan antara jumlah kursi yang terjual terhadap jumlah kursi yang tersedia. *Load factor* (untuk angkutan barang), yaitu perbandingan antara berat (volume) muatan yang diangkut dibandingkan dengan kapasitas muat kendaraan yang tersedia.

- b. Kebijakan transportasi yang terkoordinasi
Terkoordinasi diartikan bahwa masing-masing jenis sarana angkutan perkotaan dalam melaksanakan kegiatan usahanya, harus dilakukan secara terkoordinasi dengan baik, tidak seharusnya mengikuti kepentingannya masing-masing operator. Terkoordinasi dengan baik dimaksudkan bahwa masing-masing sarana angkutan perkotaan yang berbeda-beda itu, dalam penyelenggaraan pelayanan kegiatan transportasinya tidak dilakukan secara sendiri-sendiri, tetapi terkait satu sama lainnya.
- c. Kebijakan transportasi yang terintegrasi
Terintegrasi atau terpadu dimaksudkan bahwa penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi perkotaan yang mencakup prasarana transportasi dan sarana transportasi dikelola dan dilaksanakan secara kesisteman. Berarti seluruh unsur transportasi yang meliputi prasarana dan sarana transportasi baik darat, laut, dan udara, dikelola dan dilaksanakan dalam kegiatan pelayanan transportasi yang padu, yang utuh secara menyeluruh. Sehingga akan menciptakan sistem lalu lintas angkutan penumpang dan barang secara lancar, tertib dan teratur, berkapasitas mencukupi, berkinerja tinggi, aman, dan nyaman.
- d. Kebijakan transportasi yang tersinkronisasi
Kebijakan transportasi yang tersinkronisasi dimaksudkan menyediakan berbagai sarana angkutan yang serasi dalam jenisnya, dalam jumlahnya, besaran kapasitas angkutnya, dan serasi dalam penentuan rute yang dilayani. Keserasian tersebut akan dicerminkan oleh besarnya angka faktor muatan (*load factor*). Makin serasi berarti makin besar *load factor*nya, dan sebaliknya kurang serasi, maka *load factor*nya adalah rendah.
- e. Kebijakan transportasi yang berkeseimbangan
Berkeseimbangan diartikan bahwa pelayanan transportasi diselenggarakan ke seluruh bagian wilayah daerah perkotaan, untuk memenuhi kebutuhan akan jasa transportasi bagi penduduk yang bermukim tersebar di seluruh bagian daerah perkotaan. Hal ini akan mendorong terjadinya interaksi ekonomi dan sosial secara intensif dan responsif.
- f. Kebijakan transportasi yang harmonis
Harmoni diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan meliputi berbagai unsur (sub sektor), satu sama lain tidak terjadi benturan untuk menciptakan keadaan yang berkinerja lebih tinggi. Sistem transportasi yang harmoni dapat diwujudkan melalui dukungan dari peraturan yang komprehensif, akomodatif dan implikatif, manajemen lalu lintas

yang cerdas, kemampuan dan keterampilan pengelola dan pelaku kegiatan transportasi yang handal, kesadaran para pengguna jasa transportasi yang tinggi, serta kepedulian masyarakat luas. Transportasi yang harmoni merupakan perpaduan dari ciri-ciri transportasi yang terkonsolidasi, terkoordinasi, terintegrasi, tersinkronisasi, dan transportasi yang berkeseimbangan (Adisasmita dan Adisasmita, 2011:18-23).

E. Penelitian Terdahulu

1. Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. 2006. Universitas Sumatera Utara.

- a. Peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi utama adalah: tersedianya barang, stabilitas dan penyamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tanah, terjadinya spesialisasi antar wilayah, berkembangnya usaha skala kecil, terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk.
- b. Dampak negatif perkembangan transportasi antara lain: bahaya atas kehancuran umat manusia, hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok, tingginya frekuensi dan intensitas kepadatan kecelakaan makin meningkatnya urbanisasi, kepadatan dan konsentrasi penduduk dan tersingkirnya industri rumah tangga.
- c. Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional:
 - 1) Meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.

- 2) Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.
- 3) Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai sarana dalam negeri.
- 4) Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

2. Peran Manajemen Lalulintas dalam Mengurangi Kemacetan. 2010.

Universitas Gadjah Mada.

- a. Berbagai permasalahan yang terkait dengan kemacetan lalulintas dapat dirinci sebagai berikut:
 - i. Tingginya arus lalu lintas.
 - ii. Perilaku pemakai jalan.
 - iii. Fasilitas pejalan kaki yang masih belum memadai.
 - iv. Bercampurnya berbagai jenis kendaraan, terutama sepeda motor.
 - v. Terbatasnya informasi bagi pengendara.
 - vi. Tingginya tingkat polusi akibat kendaraan bermotor.
- b. Solusi mengatasi kemacetan lalu lintas:
 - i. Membatasi kecepatan
 - ii. Menambah fasilitas pejalan kaki dan tempat parkir
 - iii. Menambah rambu, marka, dan papan petunjuk
 - iv. Menerapkan jalan satu arah
 - v. Perbaiki kondisi simpang

- vi. Pemisahan sepeda motor
- vii. Permisahaan kendaraan tidak bermotor
- viii. Pengaturan jam sibuk
- ix. Meningkatkan okupansi kendaraan
- x. Mengurangi kebutuhan perjalanan
- xi. Mengurangi panjang perjalanan

3. Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik. 2013. Universitas Brawijaya

Pola pergerakan yang terjadi di Kota Malang pada umumnya terdiri atas:

a) Pola pergerakan sehari-hari dengan tujuan pendidikan

Tempat pendidikan di Kota Malang letaknya tersebar menurut jenis pendidikan itu sendiri, seperti pendidikan tinggi lebih banyak terletak di kawasan pinggiran kota, sehingga pergerakan penduduk lebih cenderung ke kawasan pinggiran kota. Untuk pendidikan menengah lebih banyak tersebar ke seluruh wilayah Kota Malang. Pergerakan ke tempat pendidikan ini umumnya dilakukan antara pukul 06.00-07.00, pukul 12.00-14.00, dan pukul 16.00-17.30.

b) Pola pergerakan sehari-hari dengan tujuan belanja

Saat ini Kota Malang mempunyai pusat perdagangan dan beberapa lokasi pasar yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan pokok bagi penduduk Kota Malang. Pola pergerakan penduduk ke tempat belanja tentunya menyebar sesuai dengan jarak yang terdekat. Pusat perdagangan

grosir dan barang-barang mewah yang letaknya di pusat kota, tak luput menjadi daya tarik penduduk, termasuk penduduk Kabupaten Malang. Sehingga tempat ini menjadi pusat keramaian dan kepadatan lalu lintas. Pusat Mall yang ada di Kota Malang juga turut menjadi tujuan berbelanja seperti Malang Town Square, Malang Olympic Garden, sehingga dalam jam tertentu daerah sekitar kawasan perbelanjaan pun menjadi padat. Pergerakan ini biasanya dilakukan pada jam 06.00-11.00 baik secara rutin maupun tidak.

c) Pola pergerakan sehari-hari dengan tujuan bekerja

Orientasi penduduk ke tempat kerja cenderung menuju ke pusat kota, karena aktivitas kerja lebih terpusat di sana dan sebagian kecil menyebar di seluruh wilayah Kota Malang. Banyak jalur yang tersedia untuk menuju kawasan ini, sehingga perlu adanya pengaturan untuk mengatasi kemacetan pada ruas ini. Orientasi penduduk yang bergerak dari rumah ke tempat kerja akan bersamaan dengan penduduk yang bergerak dengan tujuan belanja dan pendidikan. Sehingga hal ini dapat menyebabkan jalu menuju pusat kota menjadi padat.

Pergerakan ini umumnya dilakukan antara jam 07.00-09.00, 12.00-14.00 dan jam 16.00-17.30. Pola pergerakan ini secara menyeluruh acak dan penduduk tidak bekerja pada kawasan tempat tinggalnya. Kawasan pergerakan ini adalah pusat kota yang banyak kantor sebagai tempat bekerja masyarakat. Sedangkan pergerakan kegiatan industri terletak di kawasan Janti dan Dinoyo.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam suatu penelitian diperlukan metode untuk memperoleh data yang relevan dengan tujuan dan sasaran. Penelitian sebagai sarana untuk memahami permasalahan secara ilmiah. Pada dasarnya penelitian bertujuan untuk mendapatkan, mengembangkan, dan melakukan verifikasi terhadap suatu peristiwa yang terjadi sehari-hari. Selain itu, tujuan penelitian agar dapat menyelesaikan masalah yang dihadapi. Sehingga diperlukan metode penelitian supaya penelitian yang dilakukan menjadi fokus dan terarah.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Metode deskriptif merupakan metode yang berupaya menggambarkan suatu fenomena yang terjadi sehubungan dengan kondisi yang diteliti tentang kajian dampak pengembangan kebijakan pembangunan Kota Malang terhadap kemacetan lalu lintas. Dengan pendekatan kualitatif yaitu untuk mengetahui akibat pembangunan yang terus menerus dilakukan terhadap kondisi lalu lintas dan kebijakan pemerintah atas persoalan ini.

Selanjutnya metode penelitian deskriptif “digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi” (Sugiyono, 2011:147). Sedangkan pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan kualitatif. Menurut Sugiyono

sebagaimana dikutip dalam Pasolong, pendekatan kualitatif adalah “metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah” (Pasolong, 2012:161). Dalam penelitian ini akan menggunakan desain studi kasus karena peneliti akan mencari fenomena atau kasus yang dibatasi oleh waktu. Peneliti akan mengumpulkan informasi dari Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai institusi pemegang wewenang melaksanakan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, serta pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas.

B. Fokus Penelitian

Dalam pandangan penelitian kualitatif, gejala itu bersifat holistik (menyeluruh, tidak dapat dipisah-pisahkan), sehingga peneliti kualitatif tidak akan menetapkan penelitiannya hanya berdasarkan variabel penelitian, tetapi keseluruhan situasi sosial yang diteliti yang meliputi aspek tempat(*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas(*activity*)yang berinteraksi secara sinergis (Sugiyono, 2011:207).

Fokus penelitian bertujuan memberikan batasan terhadap permasalahan yang akan diteliti agar tidak terjadi pergeseran dan lebih terarah sesuai dengan yang direncanakan. Permasalahan yang diteliti tidak meluas serta relevan dengan obyek penelitian dan memperoleh hasil sesuai dengan yang diharapkan. Fokus sangat diperlukan dalam kegiatan penelitian. Untuk dapat memahami secara lebih luas dan mendalam, maka diperlukan pemilihan fokus penelitian yaitu :

- 1) Menetapkan fokus pada permasalahan yang disarankan oleh informan.
- 2) Menetapkan fokus berdasarkan domain-domain tertentu organizing domain.
- 3) Menetapkan fokus yang memiliki nilai temuan untuk pengembangan iptek.
- 4) Menetapkan fokus berdasarkan permasalahan yang terkait dengan teori-teori yang telah ada (Sugiyono, 2011:209).

Adapun yang menjadi fokus penelitian yaitu:

- 1) Dampak pembangunan yang berlanjut terhadap kemacetan lalu lintas di Kota Malang, meliputi:
 - a) Penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Malang.
 - b) Dampak kemacetan lalu lintas di Kota Malang dari segi waktu, biaya, dan lingkungan.
- 2) Kebijakan yang dibuat pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Kota Malang untuk mengatur kemacetan lalu lintas, meliputi :
 - a) Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Malang.
 - b) Evaluasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Malang.

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dan letak dimana peneliti memperoleh data dari informasi yang berkaitan dengan tema masalah dan fokus penelitian yang telah ditetapkan. Ada beberapa alasan peneliti memilih lokasi penelitian di Kota Malang yaitu:

- 1) Kota Malang sudah menjadi kota terbesar kedua di Jawa Timur. Sarana dan fasilitas umum yang disediakan sudah hampir sama dengan kota-kota besar yang ada di Indonesia. Seperti Jakarta dan Surabaya. Mulai gedung-gedung pertokoan besar seperti mal, hotel, bahkan apartemen, semuanya telah ada di Kota Malang. Hal ini menjadi pengaruh bagi para pengusaha untuk membuka cabang usahanya di Kota Malang. Akibatnya, menimbulkan pembangunan

yang tidak teratur dan beberapa lahan pertanian berubah menjadi lahan bangunan.

- 2) Karena Malang sudah dipenuhi dengan bangunan-bangunan tersebut, maka kondisi jalan raya juga mengalami penyempitan yang disebabkan oleh meningkatnya volume kendaraan bermotor. Peningkatan ini terjadi juga karena antusias masyarakat pendatang untuk menetap ataupun memperoleh kesempatan pendidikan dan kerja yang lebih baik. Namun yang menjadi kendala, mereka mayoritas cenderung tidak ingin menggunakan transportasi umum dan lebih nyaman memakai kendaraan pribadi (bermotor). Akibatnya, muncul kemacetan di beberapa area jalan-jalan utama saat waktu tertentu.

Sedangkan situs penelitian adalah tempat dimana peneliti dapat memperoleh data yang dibutuhkan, berkaitan dan relevan tentang rumusan masalah dan fokus penelitian. Situs dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Kota Malang dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Malang.

D. Sumber Data

Sumber data adalah tempat, orang atau benda yang dapat diamati dan menjadi nara sumber tentang hal-hal yang berkaitan dengan topik masalah. Berdasarkan penggolongan sumber data, peneliti akan menggunakan data primer dan data sekunder sebagai berikut:

- 1) Data primer adalah data yang diperoleh langsung oleh pengumpul data (peneliti) dari objek penelitiannya. Jadi data primer yaitu data yang

dikumpulkan dan diolah sendiri oleh organisasi yang menerbitkan atau menggunakannya. Data primer merupakan data sensus karena dikumpulkan, diolah, serta diterbitkan oleh Biro Pusat Statistik.

- 2) Data sekunder adalah semua data yang diperoleh secara tidak langsung dari objek penelitian. Jadi data sekunder adalah data yang dikumpulkan atau digunakan oleh organisasi yang bukan pengelolanya. Data yang diperoleh dari peneliti lain atau dari catatan di Instansi, atau dari mana saja sudah diolah, merupakan data sekunder (Pasolong, 2012:70).

Dalam penelitian ini, data primer diperoleh dari observasi dan interview dengan pejabat dinas dan pihak terkait, serta masyarakat umum yakni:

1. Bapak Oong Ngoedijono, selaku Kasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Bidang lalu lintas - Dinas Perhubungan Kota Malang.
2. Bapak Husnudzon, selaku staff bidang tata ruang kota di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Malang.
3. Bapak Agung, selaku Koordinator MDS PT.RODASAKTI SURYARAYA.
4. Masyarakat umum sebagai pejalan raya.

Sedangkan data sekunder diperoleh dari buku, media cetak, internet, jurnal ilmiah, undang-undang, peraturan daerah, dan dokumen-dokumen dari instansi terkait.

E. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah “data-data yang dikumpulkan meliputi tempat, pelaku, dan kegiatan” (Pasolong, 2012:164). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah :

- 1) Teknik wawancara

Adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan kegiatan tanya jawab antara dua orang atau lebih secara langsung.

- 2) Teknik observasi

Adalah teknik pengumpulan data melalui pengamatan secara langsung dan sistematis terhadap gejala-gejala yang hendak diteliti.

- 3) Teknik dokumentasi

Adalah teknik pengumpulan data melalui pencatatan dokumen-dokumen tertentu yang dianggap ada kaitannya dengan penelitian.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan untuk mengumpulkan, memperoleh data dalam rangka memecahkan masalah dan mencapai tujuan penelitian. Instrumen dalam penelitian ini adalah:

- 1) Peneliti sendiri

Merupakan instrumen yang paling penting dalam pengumpulan data. Peneliti menggunakan alat panca indera untuk melakukan observasi langsung dan pencatatan terhadap fenomena yang terjadi di lapangan.

- 2) Pedoman wawancara

Merupakan suatu daftar pertanyaan yang akan diajukan kepada informan penelitian. Hal ini dilakukan untuk mempermudah peneliti melakukan pengumpulan data dan juga berfungsi sebagai pengarah dalam proses wawancara dengan informan.

- 3) Perangkat penunjang lain, meliputi buku catatan, alat tulis, dan alat bantu lain untuk merekam dan mencatat data serta informasi yang diperlukan.

G. Metode Analisis Data

Analisis data dianggap sangat penting karena melalui analisis data, maka data dapat digunakan “untuk mengungkapkan: a) data apa yang masih perlu dicari, b) hipotesis apa yang perlu diuji, c) pertanyaan apa yang perlu dijawab, d) metode apa yang harus digunakan untuk mendapatkan informasi baru, dan e) kesalahan apa yang harus segera diperbaiki” (Pasolong, 2012:164). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan analisa data kualitatif, yaitu metode untuk memperoleh deskripsi mengenai suatu permasalahan yang tidak didasarkan atas bilangan statistik, tetapi berdasarkan pengamatan atas analisa dari permasalahan yang akan dibahas. Ada tahapan-tahapan yang harus dilalui saat melakukan analisis data kualitatif :

1) Reduksi data

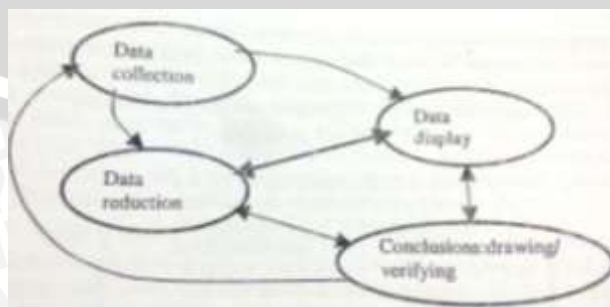
Reduksi data adalah kegiatan merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada persoalan yang penting, serta mencari tema dan polanya. Peneliti melakukan proses reduksi data mulai dari fokus pertama tentang kajian dampak pengembangan pembangunan Kota Malang terhadap kemacetan lalu lintas. Fokus kedua tentang kebijakan daerah untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas di Kota Malang.

2) Penyajian data

Penyajian data merupakan kegiatan penyajian dan penyusunan sistematis dan logis agar data-data tersebut mudah dipahami serta mudah dimaknai sesuai dengan kebutuhan penelitian. Penyajian data biasanya berupa sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3) Menarik kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan bagian akhir dari suatu analisis data dan suatu gambaran dari peneliti mengenai suatu gejala atau fenomena yang ada. Penarikan kesimpulan dilakukan menerus selama penelitian berlangsung. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat untuk mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel. Berikut komponen-komponen analisis data dapat digambarkan oleh *Miles and Huberman* dalam Sugiyono:



Gambar 4. Analisis Data Model Interaktif (Sugiyono, 2011:247)

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

1. Profil Kota Malang

a) Sejarah Berdirinya

Pada era kolonialisme Belanda, Kota Malang menjadi bagian dari Karesidenan Pasuruan. Kemudian terjadi perubahan sistem pemerintahan kolonial Belanda melalui UU *Decentralisatiewet* tahun 1903 yang intinya adalah memberikan otonomi kekuasaan pada wilayah Karesidenan Pasuruan. Sehingga, setelah 11 tahun kemudian, UU ini diterapkan dan sekaligus menjadi tanda lahirnya kota Malang.

Kota Malang resmi dibentuk sebagai KOTA PRAJA pada tanggal 1 April 1914 melalui *Stadsblad* No.297. Bersamaan dengan hal itu, maka dibentuk pula Dewan Kota yang dikepalai oleh seorang Walikota. Selanjutnya 5 (lima) tahun kemudian, tepatnya pada tahun 1919, H.I.Bussemaker diangkat menjadi Walikota Pertama. Setelah kemerdekaan, Kota Malang disebut sebagai Pemerintah Daerah Tingkat II Kota Madya Malang, dan setelah terbit UU No.22 tahun 1999 yang kini telah menjadi UU No.32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah, mulai tanggal 1 Januari 2001 PEMDA Tingkat II Kota Madya Malang berubah menjadi Pemerintah Kota Malang.

b) Visi dan Misi

Visi Kota Malang yaitu:

Terwujudnya Kota Malang sebagai kota pendidikan yang berkualitas, kota sehat dan ramah lingkungan, kota pariwisata yang berbudaya, menuju masyarakat yang maju dan mandiri.

Misi Kota Malang yaitu:

- 1) Mewujudkan dan mengembangkan pendidikan yang berkualitas;
- 2) Mewujudkan peningkatan kesehatan masyarakat;
- 3) Mewujudkan penyelenggaraan pembangunan yang ramah lingkungan;
- 4) Mewujudkan pemerataan perekonomian dan pusat pertumbuhan wilayah sekitarnya;
- 5) Mewujudkan dan mengembangkan pariwisata yang berbudaya; dan
- 6) Mewujudkan pelayanan publik yang prima.

c) Bentuk dan Arti Lambang

Gambar 5. Lambang Kota Malang



Sumber: www.google.co.id

Makna lambang :

- Lambang berbentuk persegi bersudut lima membawakan bentuk GUNUNG dalam pewayangan berbingkai merah putih.
- Bintang bersudut lima sama dengan bintang pada perisai dalam lambang Negara Republik Indonesia, bermakna Ketuhanan Yang Maha Esa.
- Tugu adalah tugu yang terletak di alun-alun di depan balai kota yang berisikan:
 - i. Lima lingga menjulang ke atas membawakan lima sila dari Pancasila.
 - ii. Bambu runcing ditengah-tengah lingga tersebut melambangkan kekuatan dan kesatuan, keperintisan, dan kepahlawanan 1945.
 - iii. Tiga lingga yang nampak di depan membawakan arah tujuan perkembangan Kota Malang menjadi Kota Pendidikan, Industri, dan Pariwisata.
- Warna merah putih lambang kemerdekaan Republik Indonesia.
- Warna merah lambang keberanian dan putih lambang kesucian dan kebersihan.
- Warna kuning lambang keluhuran dan kebesaran.
- Warna hijau lambang kesuburan, kemakmuran, harapan, kelangsungan dan kelanggengan.
- Warna biru muda lambang kesetiaan kepada Tuhan Yang Maha Esa, tanah air dan bangsa.

Makna Semboyan:

Semboyan MALANGKUCECWARA (baca Malangkusesyewara)

bermakna TUHAN YANG MAHA ESA MENGHANCURKAN YANG BATIL.

Semboyan ini pendek dan padat namun mengandung makna yang ekspresif.

Semboyan ini diusulkan oleh Prof.Dr.Poerbatjaraka yang beliau ambil dari kata-kata sanskerta. Adapun perincian katanya sebagai berikut:

- MALA artinya segala sesuatu yang kotor, kecurangan, kepalsuan, akibat buruk (dalam bahasa jawa sekarang, orang sering mengatakan “golek molo”)
- ANGKUCA/ANGKUC artinya menghancurkan, membinasakan.
- ICWARA artinya Tuhan Yang Maha Esa perjuangan, pengabdian, dan tentu saja mengukuhkan kebanggaan sebagai arek-arek Malang.

d) Kondisi Geografis

Kota Malang merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Malang dan secara astronomis terletak pada posisi $112,06^{\circ}$ - $112,07^{\circ}$ bujur timur, $7,06^{\circ}$ - $8,02^{\circ}$ lintang selatan dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kec.Singosari dan Kec.Karangploso, Kab.Malang
- Sebelah Timur : Kec.Pakis dan Kec.Tumpang, Kab.Malang
- Sebelah Selatan : Kec.Tajinan dan Kec.Pakisaji, Kab.Malang
- Sebelah Barat : Kec.Wagir dan Kec.Dau, Kab.Malang

Potensi alam yang dimiliki Kota Malang adalah letaknya yang cukup tinggi yaitu 440-667 meter di atas permukaan air laut. Salah satu lokasi yang paling tinggi adalah Pegunungan Buring yang terletak di sebelah timur Kota Malang. Dari atas pegunungan ini terlihat jelas pemandangan yang indah antara lain dari arah barat terlihat barisan Gunung Kawi dan Panderman, sebelah utara Gunung Arjuno, sebelah timur Gunung Semeru dan jika melihat ke bawah terlihat hamparan Kota Malang. Sedangkan sungai yang mengalir di Wilayah Kota Malang adalah Sungai Brantas, Amprong, dan Bango.

Kondisi iklim Kota Malang selama tahun 2010 tercatat rata-rata suhu udara berkisar antara 23,8°C sampai 24,4°C, sedangkan suhu maksimum mencapai 28,9°C dan suhu minimum 19,8°C. Rata-rata kelembaban udara berkisar 78%-86% dengan kelembaban maksimum 99% dan minimum mencapai 45%.

Seperti umumnya daerah lain di Indonesia, Kota Malang mengikuti perubahan putaran dua iklim, musim hujan dan musim kemarau. Dari hasil pengamatan Stasiun Klimatologi Karangploso curah hujan yang relatif tinggi terjadi pada bulan Januari, Maret, April, Mei, Nopember, dan Desember. Sedangkan pada bulan Juni dan Juli curah hujan relatif rendah. Kecepatan angin maksimum terjadi di bulan Oktober, Nopember, dan Desember, sedangkan kecepatan minimum terjadi di bulan Januari, Maret, dan Juli.

Luas wilayah Kota Malang sebesar 110,06 km² yang terbagi dalam lima kecamatan yaitu: Kecamatan Klojen, Kecamatan Blimbing, Kecamatan

Lowokwaru, Kecamatan Kedungkandang, dan Kecamatan Sukun. Untuk lebih jelasnya, lihat tabel berikut ini.

Tabel 2. Luas Wilayah Kota Malang Tiap Kecamatan Tahun 2010

No	Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Prosentase terhadap Luas Kota (%)
1	Kedungkandang	39,89	36,24
2	Sukun	20,97	19,05
3	Klojen	8,83	8,02
4	Blimbing	17,77	16,15
5	Lowokwaru	22,60	20,53
JUMLAH		110,06	100

Sumber: BPS Kota Malang 2011

e) Jumlah Penduduk

Dalam pelaksanaan pembangunan, penduduk merupakan faktor yang sangat dominan. Penduduk tidak saja berperan sebagai sasaran pembangunan tetapi juga menjadi pelaksana pembangunan. Oleh sebab itu, perkembangan penduduk harus diarahkan pada peningkatan kualitas, pengendalian kuantitas serta pengarahan mobilitasnya yang menunjang tercapainya keberhasilan pembangunan yaitu meningkatkan kesejahteraan penduduk. Dalam suatu daerah penduduk merupakan potensi sumber daya manusia yang dibutuhkan dalam proses pembangunan, disamping juga sebagai konsumen dalam pembangunan. Dalam

konteks penduduk sebagai potensi SDM, mengandung arti bahwa penduduk/manusia memiliki peranan dalam pengelolaan sumber daya alam.

Jumlah penduduk di Kota Malang berdasarkan Data Sensus Penduduk Tahun 2010 yang dikoordinasi oleh Biro Pusat Statistik Kota Malang tahun 2010 adalah sebesar 820.243 jiwa, dengan perbandingan jumlah penduduk berkelamin pria sebesar 404.553 jiwa dan wanita sebesar 415.690 jiwa.

Tabel 3. Penduduk Kota Malang Menurut Rasio Jenis Kelamin

No.	Kecamatan	Penduduk Laki-laki	Penduduk Perempuan	Jumlah
1.	Kedungkandang	86.849	87.628	174.477
2.	Sukun	90.217	91.296	181.513
3.	Klojen	50.451	55.456	105.907
4.	Blimbing	85.420	86.913	172.333
5.	Lowokwaru	91.616	94.397	186.013
	Jumlah	404.553	415.690	820.243

Sumber: BPS Kota Malang 2011

Jika dilihat dari salah satu karakteristk penduduk, yaitu rasio jenis kelamin, tahun 2010 rasio jenis kelamin sebesar 97,32 artinya ada 97 sampai 98 penduduk laki-laki dari 100 penduduk perempuan. Dari indikator diatas terlihat bahwa jumlah penduduk Kota Malang perbandingan jumlah penduduk perempuan cenderung lebih besar dibandingkan dengan penduduk laki-laki.

Persebaran penduduk pada tiap wilayah administratif kecamatan di Kota Malang dapat diketahui bahwa Kecamatan Lowokwaru memiliki kontribusi

terbesar yaitu 186.013 jiwa, kemudian disusul oleh Kecamatan Sukun sebesar 181.513 jiwa, Kecamatan Kedungkandang sebesar 174.477 jiwa, Kecamatan Blimbing sebesar 172.333 jiwa. Sementara jumlah penduduk terkecil terdapat di Kecamatan Klojen yaitu sebesar 105.907 jiwa.

Apabila dilihat dari luas wilayah Kota Malang yang memiliki luas 110,056 km², maka kepadatan penduduk Kota Malang sebesar 7,453 jiwa/km². Penduduk Kota Malang tersebar di 5 kecamatan, 57 kelurahan, 531 RW dan 3.649 RT.

Sementara untuk tingkat kepadatan penduduk di Kota Malang, tingkat kepadatan tertinggi berada di Kecamatan Klojen dengan tingkat kepadatan mencapai 11.994 jiwa/km² dan kepadatan penduduk terendah berada di Kecamatan Kedungkandang yang mencapai 4.374 jiwa/km². Lebih jelasnya lihat tabel di bawah ini.

Tabel 4. Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Malang

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Luas Wilayah (km ²)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1	Kedungkandang	174.477	39,89	4.374
2	Sukun	181.513	20,97	8.565
3	Klojen	105.907	8,83	11.994
4	Blimbing	172.333	17,77	9.698
5	Lowokwaru	186.013	22,6	8.231

Sumber: BPS Kota Malang 2011

2. Profil Dinas Perhubungan

a) Deskripsi Umum

Pada awalnya Dinas Perhubungan Kota Malang bernaung dalam Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal Tingkat Provinsi. Namun seiring dengan penetapan otonomi daerah pada tahun 2000, maka Dinas Perhubungan Kota Malang mulai berdiri sendiri. Saat ini Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terletak di Jalan Raden Intan No.1 Malang dan lokasinya dekat dengan Terminal Arjosari. Sehingga aparat Dinas Perhubungan kota Malang dapat melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan langsung terhadap operasional transportasi/perhubungan darat yang terpusat di Terminal Arjosari, karena letaknya yang strategis. Selain itu, perlu diingat bahwa Terminal Arjosari merupakan terminal penumpang Tipe A yang berfungsi sebagai titik pusat pergantian moda penumpang dari luar kota ke dalam Kota Malang. Karena bagi masyarakat yang akan masuk ke Kota Malang menggunakan transportasi darat, maka mereka akan melihat terlebih dahulu lingkungan Terminal Arjosari, sebelum melihat keseluruhan wilayah Kota Malang lainnya.

Mengacu pada misi Kota Malang yaitu Meningkatkan Pelayanan pada Masyarakat Melalui Pelayanan Prima yang berorientasi pada kepuasan masyarakat, maka visi Dinas Perhubungan Kota Malang adalah:

“Terwujudnya Sistem Transportasi yang Selamat, Tepat Guna, Berdaya Guna dan Mendukung Pembangunan Daerah”

Arti kata “selamat, tepat guna, berdaya guna dan mendukung pembangunan daerah”, diharapkan sarana dan prasarana pelayanan jasa perhubungan memenuhi standar keamanan, kenyamanan dan kebersihan sehingga memuaskan bagi pemakai jasa perhubungan.

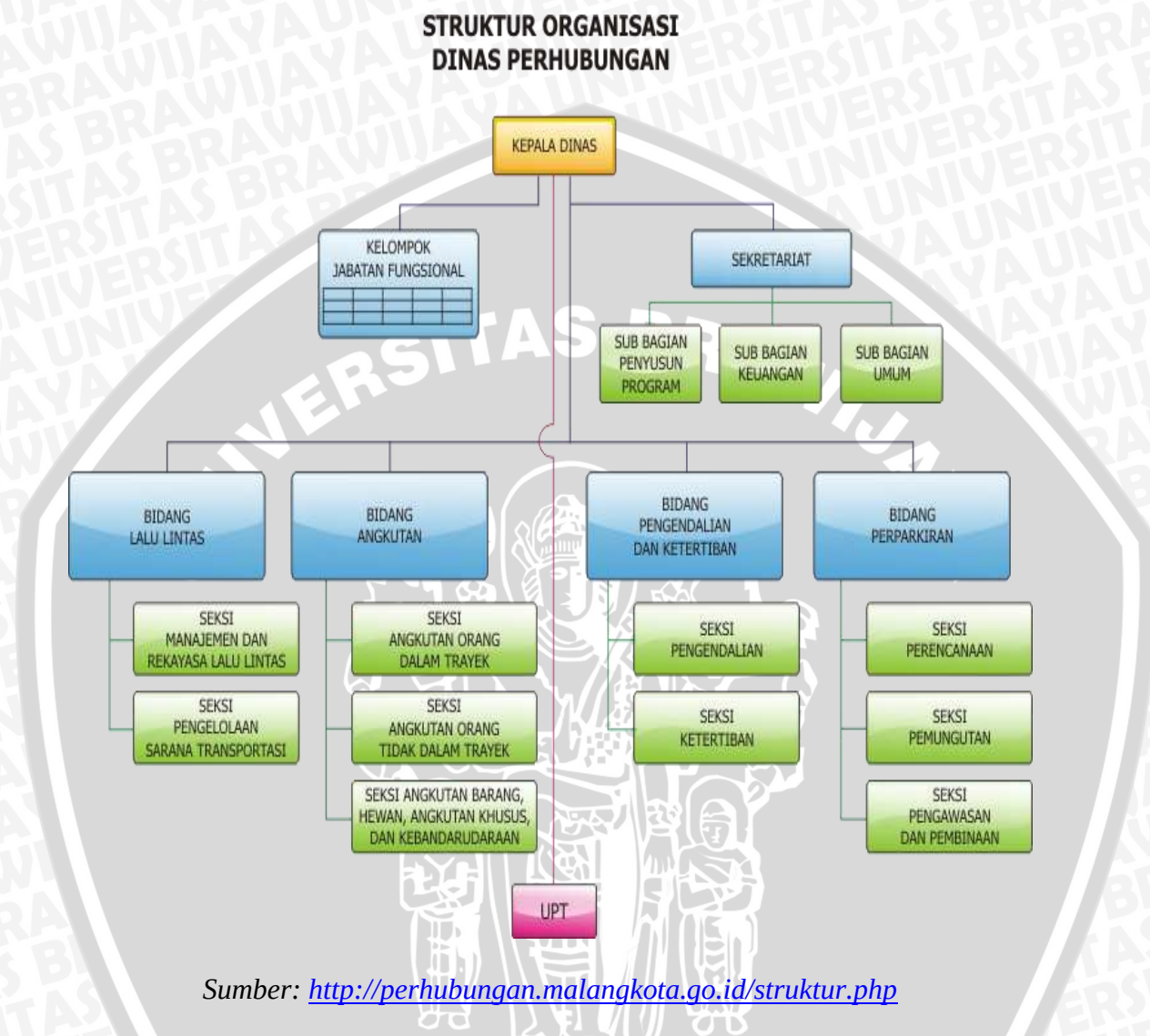
Untuk mendukung terlaksananya visi tersebut di atas, maka Dinas Perhubungan Kota Malang menetapkan misi organisasi sebagai berikut:

- Meningkatkan kualitas SDM Perhubungan dan Kelembagaan;
- Meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana prasarana perhubungan;
- Meningkatkan penetapan landasan hukum dan penggunaan teknologi informasi di bidang transportasi;
- Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Malang.

b) Struktur Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Malang Nomor 55 Tahun 2008, Dinas Perhubungan Kota Malang dipimpin oleh Kepala Dinas dengan dibantu Sekretaris, Bidang lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Ketertiban, Bidang Perparkiran, serta Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal dan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pengujian Kendaraan Bermotor. Berikut adalah gambaran struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang.

Gambar 6. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan kewenangan daerah di bidang perhubungan sesuai dengan kebijakan Kepala Daerah. Kepala Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Daerah melalui Sekretaris Daerah. Untuk menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana dimaksud di atas, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

- a. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;

- b. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;
- c. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;
- d. Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- e. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
- f. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;
- g. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
- h. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
- i. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
- j. Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
- k. Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan;
- l. Pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
- m. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;
- n. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
- o. Penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);
- p. Pelaksanaan fasilitas pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodeik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
- q. Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
- r. Penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui *website* Pemerintah Daerah;

- s. Penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
- t. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- u. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Berikut adalah uraian tugas pokok dan fungsi pegawai Dinas

Perhubungan:

1. KEPALA DINAS

Kepala Dinas mempunyai tugas menyelenggarakan tugas pokok dan fungsi, mengkoordinasikan dan melakukan pengawasan melekat terhadap unit kerja di bawahnya serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

2. SEKRETARIS

Sekretariat melaksanakan tugas pokok pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, urusan rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan keputusan serta kearsipan.

3. BIDANG LALU LINTAS

Bidang Lalu Lintas melaksanakan tugas pokok manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan serta pengelolaan sarana transportasi lalu lintas. Untuk melaksanakan tugas pokok, Bidang Lalu Lintas mempunyai fungsi:

- a. Pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan serta pengelolaan sarana transportasi lalu lintas;

- b. Penyusunan rencana teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan serta pengelolaan sarana transportasi lalu lintas;
- c. Pelaksanaan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan serta pengelolaan sarana transportasi lalu lintas;
- d. Penyusunan dan pelaksanaan tataran transportasi lokal;
- e. Penyusunan penetapan kelas jalan;
- f. Penyusunan penetapan rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas lalu lintas lainnya;
- g. Perencanaan, pemasangan, dan perawatan rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas lalu lintas lainnya;
- h. Pelaksanaan peningkatan keselamatan lalu lintas;
- i. Pelaksanaan pembangunan dan perawatan fasilitas dan prasarana terminal orang dan/atau terminal barang;
- j. Penyusunan, pelaksanaan, pengendalian dan pengawasan *time table* pemberangkatan bus di terminal;
- k. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian pengujian kendaraan bermotor secara berkala;
- l. Pemrosesan perijinan dan pengawasan ijin usaha/operasi bengkel umum kendaraan bermotor dan ijin penggunaan jalan selain kepentingan lalu lintas di jalan;
- m. Pelaksanaan analisa dampak lalu lintas di jalan;

- n. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di bidang lalu lintas;
- o. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- p. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

4. BIDANG ANGKUTAN

Bidang Angkutan melaksanakan tugas pokok pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, angkutan hewan dan angkutan khusus serta kebandarudaraan. Untuk melaksanakan tugas pokok, Bidang Angkutan mempunyai fungsi:

- a. Pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan teknis pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, angkutan hewan dan angkutan khusus serta kebandarudaraan;
- b. Pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, angkutan hewan dan angkutan khusus serta kebandarudaraan;
- c. Pelaksanaan penetapan lokasi terminal penumpang Tipe C dan terminal barang;
- d. Pembinaan penyelenggaraan terminal orang dan terminal barang;
- e. Pelaksanaan pemrosesan pertimbangan teknis perijinan Usaha Angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek serta barang, termasuk barang tertentu yang bersifat khusus;

- f. Pengawasan dan pengendalian penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek serta angkutan barang;
- g. Penyusunan *database* angkutan orang dalam trayek dan angkutan orang tidak dalam trayek;
- h. Penyusunan jaringan lintas angkutan barang;
- i. Pengoperasian terminal angkutan barang;
- j. Penyusunan tarif angkutan kota dan angkutan taksi;
- k. Pelaksanaan pengembangan jaringan trayek angkutan orang;
- l. Pelaksanaan pendaftaran kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor;
- m. Pengesahan rancang bangun terminal penumpang tipe C;
- n. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di bidang angkutan;
- o. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- p. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

5. BIDANG PENGENDALIAN DAN KETERTIBAN

Bidang Pengendalian dan Ketertiban melaksanakan tugas pokok pengendalian dan ketertiban di jalan. Untuk melaksanakan tugas pokok, Bidang Pengendalian dan Ketertiban mempunyai fungsi:

- a. Pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan pengendalian dan ketertiban di jalan.
- b. Penyusunan teknis pengendalian dan ketertiban lalu lintas di jalan;

- c. Pengelolaan dan penyelenggaraan pengendalian dan ketertiban lalu lintas di jalan;
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan;
- e. Pelaksanaan analisa terhadap kecelakaan lalu lintas dan daerah rawan kecelakaan serta kemacetan lalu lintas;
- f. Pelaksanaan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan;
- g. Pengawasan dan pengendalian ketertiban arus lalu lintas, pemeriksaan kendaraan bermotor dan menindak bagi pelanggarnya;
- h. Pemrosesan pertimbangan teknis perijinan pendirian pendidikan dan latihan mengemudi dan ijin pengandangan kendaraan bermotor;
- i. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di bidang pengendalian dan ketertiban;
- j. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- k. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

6. BIDANG PERPARKIRAN

Bidang Perparkiran melaksanakan tugas pokok pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran. Untuk melaksanakan tugas pokok, Bidang Perparkiran mempunyai fungsi:

- a. Pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran selain area parkir di lingkungan pasar;

- b. Penyusunan rencana teknis pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran selain areal parkir di lingkungan pasar;
- c. Pelaksanaan pengkajian pengembangan, penataan, dan pengelolaan perparkiran selain areal parkir di lingkungan pasar;
- d. Pelaksanaan pemetaan lokasi parkir umum selain areal parkir di lingkungan pasar;
- e. Penyiapan penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum selain areal parkir di lingkungan pasar;
- f. Pengelolaan fasilitas parkir untuk umum selain areal parkir di lingkungan pasar;
- g. Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir umum selain areal parkir di lingkungan pasar;
- h. Pelaksanaan pemrosesan pertimbangan teknis perijinan pengelolaan parkir;
- i. Pelaksanaan pemrosesan pertimbangan teknis ijin pengandangan kendaraan bermotor;
- j. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan perparkiran selain areal parkir di lingkungan pasar;
- k. Pelaksanaan pembinaan terhadap pengelola parkir swasta;
- l. Pelaksanaan penertiban pemungutan retribusi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- m. Penyiapan pengaturan rancang bangun fasilitas parkir;
- n. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di bidang perparkiran;

- o. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- p. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

B. Penyajian Data

1. Dampak Perkembangan Pembangunan Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang

1.1 Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang

Seiring dengan perkembangan Kota Malang yang semakin maju. Maka tidak heran, apabila pemerintah sangat gencar melakukan pembangunan dalam berbagai bidang. Rencana ini telah tertuang pada Peraturan Daerah Kota Malang No.4 / 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030. Berdasarkan perda tersebut, diakui oleh Bapak Husnudzon, selaku bidang tata ruang kota di bappeda Kota Malang bahwa,

Saat ini kami sedang merencanakan untuk membuat rencana detail tata ruang. Ini mengacu pada Undang-undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, yang diamanahkan untuk membuat rencana detail tata ruang, dimana isinya secara detail mengklasifikasikan beberapa rencana yang ada di Kota Malang (hasil wawancara, Senin, 4 November 2013, pukul 09.55, di ruang bidang tata ruang kota Bappeda Kota Malang).

Secara administratif, wilayah Kota Malang terbagi menjadi 5 (lima) kecamatan. Tetapi dalam perda tentang RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) rencananya “untuk Kota Malang ini, ada 6 rencana detail sub pusat yaitu: rencana detail Malang Utara, rencana detail Malang Timur Laut, rencana detail Malang Timur, rencana detail Malang Tenggara, rencana detail Malang Barat, dan rencana detail Malang Tengah” (hasil wawancara, Senin, 4 November 2013, pukul 09.55,

di ruang bidang tata ruang kota Bappeda Kota Malang). Hal ini disebabkan “karena mengacu pada draft tahun 2007 tentang penataan ruang itu tadi. Sehingga nantinya akan ada pemekaran wilayah di Kedungkandang” (hasil wawancara, Senin, 4 November 2013, pukul 09.55, di ruang bidang tata ruang kota Bappeda Kota Malang).

Demi menunjang terwujudnya rencana detail tersebut, maka Pemerintah Kota Malang juga membuat “rencana strategis dalam bidang ekonomi dan sosial budaya” (hasil wawancara, Senin, 4 November 2013, pukul 09.55, di ruang bidang tata ruang kota Bappeda Kota Malang). Namun perda RDTR tersebut masih dalam tahap diskusi oleh tingkat provinsi. Karena perda itu harus berpedoman dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.20 / 2011 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kabupaten / Kota. Pemerintah berharap setiap sub bagian wilayah dapat menjadi pusat kota untuk warga sekitarnya setelah perda RDTR ditetapkan. Sehingga orientasi tempat tujuan masyarakat menjadi tersebar ke enam sub pusat dan pembangunan tercipta secara seimbang antar sub bagian wilayah di Kota Malang.

Banyak kontribusi yang diberikan terhadap Kota Malang dalam proses pembangunan selama ini. Masyarakat telah merasakan hasil dari pembangunan tersebut, mulai dampak positif dan negatif. Dari segi positif, kita dapat melihat secara langsung pertumbuhan ekonomi yang terjadi. Saat ini, Kota Malang memiliki banyak pasar modern, hotel-hotel berbintang, dan usaha perdagangan kelas menengah ke bawah lainnya. Ditambah lagi, adanya tiga apartemen yang semakin menjadi daya tarik bagi para pendatang. Khususnya masyarakat yang

datang dengan tujuan pendidikan dan bekerja. Karena mereka pasti membutuhkan tempat tinggal yang strategis dan mudah dijangkau.

Namun, tanda-tanda kemajuan itu telah menjadi masalah publik. Berdasarkan koran Radar Malang, edisi Senin, 1 April 2013, yang kini menjadi problem di Kota Malang sebagai berikut:

- Banyak ruko berdiri tanpa disertai lahan parkir yang memadai.
- Ruko tersebar di Jalan Soekarno-Hatta, Jalan Gajayana, Jalan Sumbersari, Jalan Veteran, dan Jalan Kawi.
- Dua tahun terakhir, apartemen dan kondominium hotel (kondotel) menghiasi Kota Malang. Ada tiga proyek apartemen, Apartemen Menara Soekarno-Hatta, *Malang City Point*, dan Apartemen @MX Mall.
- Dua tahun terakhir hotel juga tumbuh pesat. Pada 2012 lalu ada sekitar 2.000 kamar hotel. Pada 2013 diprediksi akan ada tambahan 2.000 kamar hotel lagi.
- Dampak pembangunan itu, selain menimbulkan macet karena ruas jalan tetap, juga rawan banjir karena resapan berkurang.

Sedangkan “jalan-jalan yang dilalui hanya itu saja dan posisi wilayah Kota Malang berada di tengah-tengah kabupaten Malang” (hasil wawancara, Senin, 4 November 2013, pukul 09.55, di ruang bidang tata ruang kota Bappeda Kota Malang). Sehingga kemacetan lalu lintas tidak dapat dihindari lagi di beberapa ruas jalan raya yang ada di Kota Malang.

Pada dasarnya, faktor utama penyebab kemacetan lalu lintas adalah “kapasitas jalan yang tidak sesuai dengan jumlah kendaraan yang ada” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Suatu hal yang tidak terabaikan apabila kebutuhan terhadap transportasi yang lancar, nyaman, aman, dan sesuai lingkungan pada suatu kota merupakan keinginan seluruh masyarakat kota. Guna mencapai pemenuhan kebutuhan akan transportasi, orang cenderung untuk membeli kendaraan sendiri

baik berupa kendaraan roda dua ataupun roda empat. Hal ini disebabkan angkutan umum yang ada masih belum mampu memenuhi keinginan masyarakat. Kondisi ini mengakibatkan kepemilikan kendaraan meningkat, sehingga “pertumbuhan kendaraan bermotor di Kota Malang cukup tinggi, yaitu sekitar 10 persen” (<http://www.malangkota.go.id/>). Berdasarkan wawancara dengan Bapak Agung, sebagai Koordinator MDS PT.RODASAKTI SURYARAYA, “untuk penjualan motor merk Yamaha pada tahun 2013, sekitar 5.000 unit/per bulan. Untuk wilayah Malang Kota sekitar 1.700-1.800 unit/per bulan”(hasil wawancara, Kamis, 21 Desember 2013, pukul 19.05). Jumlah penjualan tersebut hanya satu merk kendaraan motor saja yang terjual di sekitar Kota Malang. Hal ini belum termasuk merk kendaraan yang lain dan kendaraan roda empat yang sering mendominasi kepadatan lalu lintas. Menurut Bapak Agung, “jika warga memiliki kendaraan pribadi, maka mereka lebih mudah menjangkau tempat tujuan. Terutama bagi mereka yang bertempat tinggal di daerah kabupaten dan bekerja di pusat kota. Otomatis wajar saja, terjadi kemacetan setiap hari saat jam-jam pagi” (hasil wawancara, Kamis, 21 Desember 2013, pukul 19.05).

Namun peningkatan volume kendaraan, bukan menjadi satu-satunya penyebab kemacetan. Ternyata ada beberapa permasalahan sistem jaringan jalan yang juga berdampak pada kesemrawutan jalan raya. Berikut beberapa identifikasi jaringan jalan di Kota Malang :

- Jalan yang direncanakan untuk mengantisipasi pergerakan regional dalam bentuk jalan arteri primer yang merupakan perpanjangan jalan tol Gempol-Malang dengan tol-gate di Kecamatan Singosari. Lalu masuk ke arah

selatan Kota Malang melalui sebelah barat Perumahan Sawojajar. Lalu ke selatan melalui Jl.Mayjen Sungkono sampai dengan Terminal Gadang yang sampai saat ini belum ada tanda-tanda direalisasi atau belum dibangun. Sehingga penumpukan pergerakan kendaraan berat lintas regional sampai saat ini masih memanfaatkan Jl.Raden Intan, Jl.R.Panji Suroso, Jl.Letjen Sunandar Priyosudarmo, Jl.Tumenggung Suryo, Jl.Panglima Sudirman, Jl.Gatot Subroto, Jl.Laks.Martadinata, Jl.Kol.Soegiono, lalu ke selatan melewati Terminal Gadang. Kita dapat mengetahui bahwa daerah Jl.Gatot Subroto, Jl.Laks.Martadinata, dan Jl.Kol.Soegiono telah berkembang menjadi kawasan perdagangan dan pertokoan, perkantoran serta pergudangan. Sehingga kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas menjadi pemandangan sehari-hari di lintas jalan ini.

- Demikian pula penumpukan pergerakan lalu lintas juga terjadi pada lintasan jalan arteri sekunder dari arah barat menuju pusat kota, yaitu dari Terminal Landungsari, Jl.Raya Tlogomas, Jl.MT.Haryono, Jl.Panjaitan, Jl.Brigjen Slamet Riadi dan bertemu dengan Jl.Basuki Rahmat – Jl.J.A.Suprpto. Peningkatan fungsi guna lahan di sekitar Pasar Dinoyo, Kampus Unisma, dan Kampus UB menyebabkan tingginya volume pergerakan, terutama pada jam-jam puncak, makin rendahnya kecepatan bahkan cenderung macet dan kesemrawutan lalu lintas semakin meluas.
- Penumpukan pergerakan lalu lintas juga terjadi pada lintasan jalan kolektor sekunder yakni dari Jl.Raya Langsep, Jl.Galunggung,

Jl.Gajayana, bertemu dengan Jl.MT.Haryono. Peningkatan fungsi guna lahan di sekitar Kampus Unmuh, Kampus ITN, dan Kampus UB, serta munculnya ruko-ruko baru di Jl.Galunggung menyebabkan timbulnya kemacetan di kawasan ini. Selain itu jalan kolektor sekunder ini direncanakan masuk kompleks Kampus UB dan dilanjutkan ke Jl.Soekarno-Hatta, Jl.Terusan Borobudur ke arah Pasar Blimbing.

- Tingkat penumpukan pergerakan yang memusat juga menyebabkan daerah alun-alun sekitarnya terutama pada Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan menerima beban kemacetan lalu lintas. Hal ini merupakan peristiwa yang terjadi sehari-hari terutama pada akhir pekan. Selain itu juga peningkatan fungsi guna lahan untuk daerah perdagangan dan pertokoan serta perkantoran yang semua terkonsentrasi di daerah sekitar alun-alun Kota Malang.

Menurut Bapak Oong Ngoedijono, selaku bidang lalu lintas Dishub Kota Malang,

Sebenarnya Malang macet itu di mulai sekitar 4-5 tahun yang lalu dan sekarang dampak yang kita rasakan dari pembangunan-pembangunan yang tidak memperhatikan analisis dampak lalu lintas (analisa dampak lalu lintas) adalah kemacetan. Padahal analisis dampak lalu lintas sebagai filter untuk dapat dikeluarkannya surat IMB. Lantas, ketika muncul kemacetan atau masalah lalu lintas yang lain. Maka dishub yang diminta untuk menyelesaikan problemnya. Sedangkan dishub tidak pernah diikuti sertakan waktu sebelum dilakukan pembangunan itu (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Padahal perlu diketahui terdapat dua kriteria penilaian bangunan yaitu “penyediaan lahan parkir dan bangkitan tarikan” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Dari

Perda No.7 / 2010 pasal 1 ayat 13, “Bangkitan Lalu Lintas adalah jumlah kendaraan masuk dan keluar rata-rata per hari atau selama jam puncak yang dibangkitkan oleh suatu kegiatan dan/usaha”. Setiap melakukan analisis dampak lalu lintas

ada tim evaluasi yang bertanggung jawab yaitu: pembina sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, pembina jalan, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Ini sesuai PP 32/2011. Tetapi disesuaikan lagi dengan Kota Malang yang termasuk tingkat II. Sehingga kita boleh mengajak Bappeda, DKP, DPU, BP2T, dan semua instansi terkait serta tergantung kebijakan daerah (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Dalam penelitian ini, wilayah yang menjadi contoh titik rawan kemacetan di Kota Malang yaitu Jalan A.Yani – Jalan Borobudur – Jalan Soekarno Hatta – Jalan M.T.Haryono. Setiap kawasan pasti mempunyai faktor penyebab kemacetan yang berbeda. Berdasarkan hasil wawancara, ada beberapa alasan sering terjadi kemacetan di sepanjang Jalan A.Yani sampai Jl. MT.Haryono. Pertama, bangunan-bangunan yang dianggap mampu memiliki daya tarik tinggi terhadap masyarakat. Menurut Bapak Oong Ngoedijono, “bangunan itu yakni Pasar Blimbing, Universitas Brawijaya, Pasar Dinoyo, Apartemen Soekarno Hatta, dan Rumah Sakit UB” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Namun, Apartemen Suhat dan Rumah Sakit UB diperkirakan belum berkontribusi terhadap kemacetan. Karena dua bangunan tersebut masih kosong dan belum berfungsi seluruhnya secara optimal.

Kedua, bangunan yang digunakan untuk usaha dagang dan jasa di sepanjang kawasan tersebut. Ternyata juga turut menambah kemacetan lalu lintas.

“Karena sepanjang daerah Borobudur sampai Soekarno Hatta, banyak toko yang tidak menyediakan lahan parkir secara memadai” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Apalagi dengan didirikannya Ruko 29 yang menjadi ruko terpanjang di Jalan Borobudur. “Bangunan itu diperkirakan menyumbang kemacetan, karena posisi bangunan yang dekat dengan bahu jalan dan lebar jalan yang sempit” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Kemudian yang ketiga, berdasarkan infrastruktur bangunan yang disediakan untuk masyarakat umum. Ternyata masih ada yang membuat kepadatan lalu lintas, yaitu *fly over* yang melewati Jalan A.Yani. Menurut Bapak Oong Ngoedijono, “memang benar, kondisi persimpangan yang ada di bawahnya sudah tidak mengalami kemacetan. Tetapi kendaraan yang dari Surabaya menuju Malang cenderung berkecepatan tinggi. Sedangkan bentuk persimpangan di A.Yani itu bukan persimpangan siku-siku. Sehingga kemacetan pun sering terjadi” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Selain dampak bangunan terhadap kemacetan lalu lintas. Ternyata sarana jalan raya juga bisa menyebabkan kemacetan. Hal ini menjadi penyebab kemacetan keempat dari kawasan Jalan A.Yani sampai Jalan MT.Haryono yang termasuk jalan provinsi. Menurut Bapak Oong Ngoedijono, “Jalan A.Yani sampai Dinoyo merupakan jalan alternatif bagi kendaraan dari arah Surabaya menuju Kota Batu melalui wilayah Malang Kota” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Sedangkan

masih ada jalan alternatif lainnya untuk menuju Kota Batu, misalnya melalui daerah Karangploso. Kondisi kemacetan ini didukung pula dengan kendaraan-kendaraan besar yang lewat, seperti: bus pariwisata dan truk bermuatan barang. Karena kendaraan tersebut kecepatannya lambat dan membutuhkan lebar jalan yang lebih luas dibandingkan dengan mobil dan sepeda motor.

Faktor penyebab kelima adalah penataan atribut jalan raya yang kurang proporsional. Menurut Bapak Oong Ngoedijono, “banyak papan reklame yang dipasang sembarangan, sehingga mengganggu jarak pandang pengendara bermotor” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Apalagi saat terjadi hujan deras, maka banyak papan reklame yang lepas dari tiang penyangga. Hal ini sangat membahayakan bagi keselamatan pengguna jalan raya. Kemudian, masalah pertamanan yang tidak atur dengan rapi. “Karena banyak pohon besar yang juga menutupi jarak pandang” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Hal yang juga membahayakan saat Kota Malang sedang pergantian musim. Banyak ranting pohon yang sudah lapuk, sehingga rawan pohon tumbang dan mengakibatkan kecelakaan bagi pengendara yang melewati. Selain itu, menurut Bapak Oong Ngoedijono, “kondisi jalan raya yang rusak juga menyebabkan kendaraan menjadi lambat” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Akibatnya saat kondisi jalan raya sedang ramai seperti di jam-jam sibuk, maka terjadi kepadatan lalu lintas.

Faktor terakhir penyebab kemacetan yaitu “kedisiplinan pengendara dalam berlalu lintas” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Hal ini dilatar belakangi oleh kebiasaan masyarakat yang kurang mematuhi tata tertib. Pemahaman tentang aturan berlalu lintas dan minimnya kesadaran saling menjaga keselamatan sesama pengguna jalan raya. Apalagi banyak pengendara motor yang masih duduk di bangku sekolah. Artinya, mereka masih belum cukup umur untuk mengendarai sepeda motor maupun mobil. Karena tahap usia ini masih rawan emosional sehingga dapat memacu mereka berkecepatan tinggi saat mengendarai kendaraan bermotor. Berikut hasil dokumentasi terkait kemacetan yang terjadi di sepanjang kawasan A.Yani sampai Dinoyo:



Gambar 7. Kemacetan di Kawasan A.Yani pada sore hari (Jumat, 25 Oktober 2013, pukul 16.55)



Gambar 8. Kemacetan di depan Pasar Blimbing pada siang hari (Senin, 4 November 2013, pukul 11.27)



Gambar 9. Kemacetan di depan Mall Dinoyo City pada sore hari (Selasa, 5 November 2013, pukul 16.31)

1.2 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Waktu

Kemacetan lalu lintas mengakibatkan terjadinya beberapa kerugian, salah satunya berdasarkan waktu. Menurut Rico, 21 tahun, “dampak kemacetan yang saya rasakan itu jadi terlambat masuk kuliah” (hasil wawancara, Rabu, 20 November 2013, pukul 09.26). Hal yang sama juga dikatakan oleh Dedy, 21 tahun, “setiap hari terjadi kemacetan, akibatnya terlambat masuk kuliah” (hasil wawancara, Rabu, 20 November 2013, pukul 09.38). Kerugian waktu juga dirasakan oleh Aulia, 20 tahun, sebagai pejalan kaki. Menurutnya, “saya menyebrang jalannya lama dan sulit. Ditambah lagi, sekarang kendaraan itu sering berkendara dengan kecepatan tinggi. Jadinya, mereka semaunya sendiri mbak” (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 12.40).

Selanjutnya menurut Diana, 21 tahun, sebagai pejalan kaki,

walaupun macet, dampaknya tidak terlalu terasa untuk saya. Hanya saja, saya merasa kesulitan menyebrang karena kendaraan sepeda motor cenderung lebih suka berkendara dengan cepat daripada mobil. Kalau mobil itu masih ada toleransi sedikit buat pejalan kaki yang akan menyebrang. Jadi waktunya tidak bisa efisien (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 10.20).

Namun, dampak kemacetan lalu lintas juga dirasakan oleh pedagang-pedagang kecil yang ada di pinggir jalan raya. Salah satunya Bapak Joko, 31 tahun, pedagang cilok di daerah Watu Gong. Menurutnya, “akibat dari kemacetan itu waktu perjalanan menjadi lebih lama. Karena saya pernah perjalanan dari Kertosentono ke Dinoyo selama 30 menit. Lalu saya juga pernah terjebak macet selama hampir 60 menit. Padahal saya hanya mau ke Dinoyo” (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 12.05). Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa dampak kepadatan lalu lintas berdasarkan waktu yaitu: waktu perjalanan

lebih lama. Sehingga kejadian ini berpengaruh terhadap rutinitas masyarakat, baik yang akan kuliah, belanja, bahkan pedagang kaki lima.

1.3 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Biaya

Akibat dari waktu tempuh yang lebih lama, ternyata dampak kemacetan lalu lintas juga dapat dirasakan berdasarkan biaya. Menurut Rico, “karena kondisi kendaraan yang tetap menyala saat macet. Akhirnya membuat bensin terbuang percuma” (hasil wawancara, Rabu, 20 November 2013, pukul 09.26). Hal ini berakibat pada pemborosan konsumsi bahan bakar mesin. Bagi Aulia, 20 tahun, “saya juga sering naik kendaraan bermotor untuk menuju suatu tempat. Tapi kalo lagi macet, bensinnya jadi boros. Apalagi saya anak kost. Jadi saya harus menyiapkan uang tambahan untuk beli bensin” (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 12.40). Namun pemborosan bahan bakar bukan menjadi satu-satunya akibat. Tetapi pendapatan pedagang juga turut terpengaruh, akibat kemacetan lalu lintas. Menurut Bapak Joko, 31 tahun, pedagang cilok, “gara-gara macet, saya sering sulit jualan. Karena tempatnya sudah ramai dan macet. Jadi pendapatannya kadang-kadang cenderung sepi” (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 12.05).

1.4 Dampak Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang dari Segi Lingkungan

Dampak kemacetan lalu lintas dari segi lingkungan antara lain: menurut Dedy, 21 tahun, “yang pasti itu polusi udara meningkat” (hasil wawancara, Rabu, 20 November 2013, pukul 09.38). Hal ini senada dengan Aulia, 20 tahun, “saya

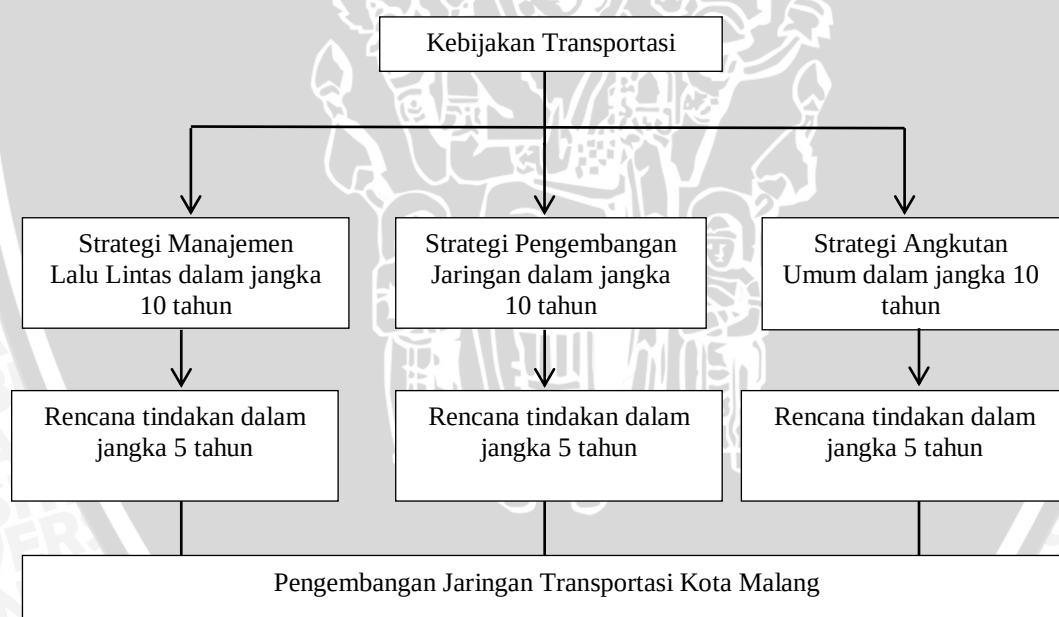
pernah terjebak macet dan posisinya di tengah-tengah. Asap kendaraan yang dihasilkan jumlahnya banyak dan pasti semakin tinggi pencemaran polusi udaranya” (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 12.40). Selain itu, kendaraan yang menyala saat terjadi kemacetan lalu lintas, ternyata mempengaruhi sikap masyarakat. Menurut Diana, 21 tahun, “saya merasa terganggu dengan bunyi mesin kendaraan, apalagi kemacetan total. Karena setiap pengendara akan sering menyalakan klakson, supaya kendaraan di depannya itu segera jalan. Akhirnya muncul polusi suara atau kebisingan” (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 10.20).

2. Kebijakan Daerah Kota Malang dalam Menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas

2.1 Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Dulu Kota Malang dikenal sebagai kota di dataran tinggi dengan hawa sejuk. Namun kini Kota Malang lebih dikenal sebagai kota yang penuh sesak, panas, dan macet. Kemacetan lalu lintas merupakan masalah daerah urban yang perlu solusi secara cepat dan berkesinambungan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.KM 49 Tahun 2005, Pasal 1, Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara sistematis untuk dijadikan sebagai pedoman dan landasan dalam perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan transportasi guna mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang efektif dan efisien. Kebijakan umum sistranas menjadi landasan dalam pelaksanaan di bidang transportasi. Isi dari kebijakan

sistranas juga tercantum dalam Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2011, Pasal 1, ayat (1), yang dimaksud dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Hal ini yang menjadi dasar Dinas Perhubungan Kota Malang yang memiliki wewenang atas daerah di bidang perhubungan, untuk membuat sebuah kebijakan transportasi. Fungsinya untuk mengatur dan mengelola kegiatan operasional transportasi di Kota Malang. Berikut pola pengembangan kebijakan transportasi Dishub Kota Malang :



Gambar 10. Diagram Pengembangan Transportasi Kota Malang

Setelah ditetapkan kebijakan transportasi Dishub Kota Malang, maka perlu adanya rencana strategi. Tujuan dibentuknya strategi adalah sebagai langkah atau cara untuk menerapkan dan mewujudkan kebijakan yang telah dibuat.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang No.4 Tahun 2011, Pasal 21 tentang Rencana Sistem Prasarana Wilayah Kota yang mencakup sistem jaringan transportasi sebagai sistem prasarana utama. Maka ada tiga macam strategi yang menjadi sarana untuk mewujudkan kebijakan transportasi Dishub Kota Malang, yaitu :

1) Strategi Manajemen Lalu Lintas

i. Sistem kontrol lalu lintas perkotaan (*Urban Control Traffic System-UTCS*)

Sistem ini berfungsi untuk mengkoordinasikan operasi jaringan lampu lalu lintas yang relatif berdekatan dan sebagai sistem pemantuan jarak jauh.

ii. Perbaikan persimpangan

Persimpangan yang memerlukan desain ulang atau pemasangan lampu lalu lintas untuk mengakomodasi pertumbuhan lalu lintas dalam jangka sepuluh tahun adalah 20 persimpangan yang menjadi prioritas, yaitu:

1. Persimpangan Jl. A.Yani / Jl. R.Intan
2. Persimpangan Jl. Panji Suroso / Jl. Adi Sucipto
3. Persimpangan Jl. S.Priyosudarmo / Jl. Ciliwung
4. Persimpangan Jl. S.Priyosudarmo / Jl. Sulfat
5. Persimpangan Jl. P.Sudirman / Jl. Urip Sumoharjo
6. Persimpangan Jl. Martadinata / Kebalen Wetan
7. Persimpangan Jl. Kolonel Sugiono / Jl. K.S.Tubun
8. Persimpangan Jl. K.Supriadi / Jl. K.S.Tubun
9. Persimpangan Jl. Kawi / Jl. Ijen

10. Persimpangan Jl. Bendungan Sutami / Jl. Bendungan Sigura-gura
11. Persimpangan Jl. Gajayana / Jl. MT. Haryono
12. Persimpangan Jl. S.Priyosudarmo / Jl. Soekarno Hatta
13. Persimpangan Jl. Adi Sucipto / Jl. Soekarno Hatta
14. Persimpangan Jl. Adi Sucipto / Jl. S.Parman
15. Persimpangan Jl. A.Yani / Jl.Borobudur
16. Persimpangan Jl. L.Sutoyo / Jl. Sarangan
17. Persimpangan Jl. L.Sutoyo / Jl. Ciliwung
18. Persimpangan Jl. L.Sutoyo / Jl. Kaliurang
19. Persimpangan Jl. Basuki Rachmad / Jl. S.Riyadi
20. Persimpangan Jl. Basuki Rachmad / Jl. Merdeka Utara

Kepadatan arus lalu lintas di persimpangan sering menimbulkan masalah pada ruas jalan yang melewatinya. Kemacetan lalu lintas di ruas jalan juga dapat disebabkan karena masalah yang terjadi di persimpangan. Menurut Bapak Oong, “waktu tunggu yang lama saat menunggu giliran untuk berjalan, dapat membuat pengendara menjadi tidak stabil, mudah emosi terhadap sesama pengendara, dan biasanya mengemudikan kendaraannya secara zigzag” (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Pada beberapa persimpangan, arus lalu lintas yang padat juga berpotensi terjadi kecelakaan lalu lintas. “Khususnya persimpangan yang dilewati oleh jalur kereta api. Seperti dulu, di Kota Malang sudah pernah terjadi kecelakaan pada simpang empat beberapa tahun lalu di daerah Kota Lama” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Oleh karena itu, Pemerintah Kota Malang telah menetapkan kebijakan untuk membangun *fly over* pada persimpangan dan ruas jalan yang dilalui jalur kereta api dan berpotensi terjadi kecelakaan. “saat ini *fly over* yang sudah dibangun di Kota Malang itu ada dua, di Ruas jalan Achmad Yani dan Simpang empat Jl. Sartono - Jl.Laks.Martadinata - Jl.Kebalen Wetan - Jl.Kol.Soegiono” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

iii. Perbaikan koridor

Koridor-koridor yang kepadatan lalu lintasnya telah membutuhkan penanganan dapat dijelaskan melalui tabel berikut ini:

Tabel 5. Perbaikan Koridor

LOKASI KORIDOR	JENIS PENANGANAN
Jl. MT.Haryono (rute Dinoyo ke Batu) terdapat bermacam-macam kegiatan di tepi jalan: ○ Pasar ○ Akses ke Universitas ○ Kegiatan pejalan kaki ○ Kegiatan angkutan umum ○ Lalu lintas menerus ke Batu	Perbaikan manajemen lalu lintas meliputi: ○ Perbaikan persimpangan di Jl. MT.Haryono / Jl. Gajayana dan Jl. MT.Haryono / Jl. Soekarno Hatta ○ Menyediakan lampu lalu lintas di terminal bus Landungsari ○ Menyediakan 6 tempat penyeberangan jalan dengan perkerasan bertekstur

	Menyediakan tempat pejalan kaki yang lebih baik dan dilengkapi pagar pengaman di Pasar Dinoyo
Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Wiyono – Jl. Ranu Grati - Arus lalu lintas padat pada jam puncak - Kurang terdapat rute alternatif - Banyak terdapat persimpangan yang menuju kawasan perumahan	Perbaikan manajemen lalu lintas meliputi: - Perbaikan persimpangan Jl. Sudirman / Jl. Urip Sumoharjo - Menyediakan 5 tempat penyeberangan jalan dengan perkerasan bertekstur - Mengontrol parkir di sepanjang koridor

Sumber: Greater Malang Traffic Management and Public Transport Study (GMTM and PTS): Laporan Tindak Manajemen Lalu Lintas dalam Jangka Menengah, 2001

iv. Perbaikan di Center Business District (CBD)

Terdapat tiga alternatif rencana yang telah diidentifikasi dan diusulkan untuk pengkajian lebih lanjut, yaitu:

1. Melarang pedagang kaki lima dan mengatur ruang parkir.
2. Pedestrianisasi pada sebagian jalan (secara parsial) dan mempertahankan akses yang menuju ke pusat-pusat perdagangan dan perkantoran di Jl. Agus Salim dan Jl. Merdeka Timur.

3. Rencana penerapan sistem lalu lintas satu arah dan mengurangi arus lalu lintas di Jl. Agus Salim dan Jl. Sukarjo. Menurut Bapak Oong, “penerapan satu arah ini sudah terealisasi, bahkan penerapan yang terbaru ada di Jalur Lingkar UB” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Pada dasarnya perbaikan di daerah CBD ini telah diwujudkan oleh Dishub Kota Malang. Berbagai bentuk nyatanya antara lain, “penyediaan fasilitas penyeberangan, penyediaan lahan parkir, dan trotoar bagi pejalan kaki” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Fasilitas penyeberangan merupakan salah satu prasarana pendukung kegiatan transportasi yang berfungsi untuk kegiatan penyeberangan bagi pejalan kaki. Sehingga tidak mengganggu kelancaran kendaraan yang melalui ruas jalan yang ingin diseberangi. Bapak Oong mengatakan bahwa “secara keseluruhan ada 5 jembatan penyeberangan di Kota Malang yakni di ruas Jl. Merdeka Utara, Jl. Letjend. Suparman, Jl. J.A.Suprpto, Jl. Basuki Rahmat, dan Jl. A.Yani” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Berikut jumlah fasilitas penyeberangan yang dibutuhkan, terpasang, dan sudah berfungsi:

Tabel 6. Jumlah Fasilitas Penyeberangan di Kota Malang

No	Fasilitas	Dibutuhkan (buah)	Terpasang (buah)	Berfungsi (buah)
1	Zebra Cross	200	148	125

2	Jembatan Penyeberangan	8	5	5
Jumlah		208	153	130

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang

Fasilitas penunjang lain yaitu penyediaan lahan parkir yang umumnya disediakan oleh pusat-pusat keramaian. Misalnya, toko, pasar, supermarket, kantor, dan lain-lain. Namun “ada dua cara parkir yang menggunakan badan jalan, yaitu: parkir paralel dan parkir serong. Jenis parkir di Kota Malang juga terdiri tiga tipe, ada yang parkir di bahu jalan, parkir umum untuk di luar jalan, dan parkir untuk pribadi di luar jalan” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Berikut panjang jalan di Kota Malang yang dipakai sebagai lahan parkir :

Tabel 7. Ruang Parkir pada Badan Jalan

No	Status Jalan	Panjang jalan yang terdapat rambu parkir (Km)	Panjang jalan yang digunakan parkir (Km)
1	Jalan Nasional	3	0,75
2	Jalan Propinsi	3	1,05
3	Jalan Kabupaten/Kota	19	13
Jumlah		25	14,8

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang

Sarana yang terakhir adalah penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki yang berupa trotoar. Bangunan trotoar ini biasanya berada pada bahu jalan atau di atas drainase. Berikut data panjang jalan yang memiliki trotoar :

Tabel 8. Panjang Jalan yang Memiliki Trotoar

No	Status	Dibutuhkan (Km)	Terbangun (Km)	Lebar rata- rata (m)
1	Jalan Nasional	15,2	15,2	1,00
2	Jalan Propinsi	33,9	33,9	1,00
3	Jalan Kabupaten/Kota	200	85	1,00
Jumlah rata-rata		249,1	134,1	

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang

v. Pemindahan pengujian kendaraan bermotor

Dengan dipindahkannya terminal tipe B dari Terminal Gadang ke Terminal Tlogowaru, maka lahan kosong tersedia cukup besar dan dapat dimanfaatkan oleh Pemerintah Kota Malang. Karena lokasi yang cukup strategis dan termasuk jaringan lintas Kota Malang, maka Pemerintah Kota Malang melalui Dinas Perhubungan Kota Malang berinisiatif untuk menjadikan eks lokasi Terminal gadang tersebut menjadi lokasi UPT Pengujian Kendaraan Bermotor. Pelaksanaan pembangunan unit pengujian berkala kendaraan bermotor tersebut akan dilaksanakan secara bertahap, sesuai dengan anggaran yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Malang. Dengan pemindahan tersebut, maka pelayanan pengujian kendaraan berkala kendaraan bermotor dipindahkan dari yang semula dilaksanakan di Balai Pengujian kendaraan Bermotor yang berlokasi di Karanglo ke Balai Pengujian kendaraan Bermotor yang berlokasi di Gadang.

Adapun mengenai pengelolaan UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Malang yang nantinya menempati lahan eks Terminal Gadang, maka akan

dikelola secara mandiri oleh Dinas Perhubungan Kota Malang. Selama ini, pengelolaan unit Pengujian Kendaraan Bermotor yang ada di Karanglo, masih dikelola secara bersama-sama dengan UPT Pengujian Kendaraan Bermotor daerah lain (meliputi UPT PKB Kota Batu dan UPT PKB Kabupaten Malang). Pengujian kendaraan bermotor bertujuan “untuk melakukan pemeriksaan terhadap kinerja dari armada yang digunakan” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan bahwa jenis kendaraan yang wajib diujikan adalah mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Oleh karena itu, “bagi pengguna jasa UPT PKB telah disediakan prosedur urutan pendaftaran, pemeriksaan, hingga kendaraan dinyatakan lulus” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

2) Strategi Pengembangan Jaringan Jalan

Strategi pengembangan jaringan jalan Kota Malang diarahkan pada pembangunan jaringan jalan baru, dimana diharapkan jaringan jalan baru ini dapat memecah konsentrasi arus lalu lintas dari atau menuju pusat-pusat kegiatan yang ada di dalam Kota Malang. Adapun beberapa strategi pengembangan jaringan jalan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang antara lain:

i. Jalan lingkar barat

Rute terpilih adalah: Perempatan ITN – Pertigaan Sigura-gura(Poharin) – Perempatan Gasek (batas permukiman) – Karangbesuki – Merjosari sawah –

Merjosari (dekat kantor Graha Dewata) – Genting Utara – Villa Bukit Sengkaling
– Pertigaan Mulyoagung – Pertigaan Sengkaling

ii. Jalan lingkaran timur

Rute terpilih adalah: Jl. Kebonsari – Jl. K.S.Tubun – Jl. Gadang/Bumiayu
– Jl. Mayjend Sungkono – Jl. Ki Ageng Gribig – Jl. Terusan Ki Ageng Gribig – Jl.
Raya Bamban – tembus pertigaan Karanglo

iii. Jalan lingkaran dalam

Rute terpilih adalah: Jl. Soekarno Hatta – Jembatan Kembar – UB – Jl.
Bendungan Sutami – Jl. Galunggung – Jl. Raya Langsep – Mergan lori – Merpati
– Jl. S.Supriyadi

iv. Jalan tembus Gadang – Bumiayu

Rute terpilih adalah: Persimpangan Jl. Kol.Sugiono dan Jl. K.S.Tubun – ke
arah timur melintasi Sungai Brantas – Persimpangan Jl. Mayjend Sungkono di sisi
selatan Sub Terminal Tlogowaru

v. Jalan tol Malang – Pandaan

Rencana pembangunan jalan tol Malang – Pandaan dimaksudkan untuk
mengurangi kepadatan arus lalu lintas yang melintasi ruas jalan utama Surabaya –
Malang.

vi. Jalan tembus Dinoyo – Tunggulwulung

Rencana jalan tembus dinoyo – Tunggulwulung ini dimaksudkan untuk
memecah arus lalu lintas yang melalui Jl. M.T. Haryono, dimana pada sepanjang
Jl. M.T.Haryono dan Jl. Tlogomas ini terdapat dua perguruan tinggi ternama yang
menimbulkan bangkitan yang cukup tinggi pada kedua ruas jalan tersebut.

vii. Perbaikan Jembatan Kedungkandang

Perbaikan geometrik Jembatan Kedungkandang ini sangat diperlukan guna menunjang kelancaran arus lalu lintas di rencana jalan lingkar timur Kota Malang. Sehingga dengan realisasi jalan lingkar timur ini, maka banyak kendaraan dengan dimensi cukup besar yang akan melintas pada jembatan ini.

Jaringan jalan di Kota Malang merupakan pusat jaringan jalan di wilayah Kabupaten Malang. Sehingga Kota Malang berfungsi sebagai terminal jasa distribusi bagi pengembangan wilayah dan pencapaian berbagai kebutuhan bagi daerah penyangga Kota Malang. Fenomena ini terjadi seiring peningkatan jumlah kendaraan yang menimbulkan kepadatan dan sudah menjadi beban tanggungan bagi jalur-jalur menuju pusat Kota Malang. Hal ini sering terjadi saat pagi hari, dimana banyak kendaraan melewati daerah Jalan Basuki Rahmat sampai Alun-alun. Sehingga Dishub Kota Malang telah membuat rencana pengembangan jaringan jalan.

Berdasarkan strategi pengembangan yang telah ditetapkan Dishub Kota Malang. “Jaringan jalan yang telah terealisasi itu ada JLB, JLT, dan jalur lingkar dalam” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Setelah jalur-jalur lingkar tersebut sudah terealisasi, maka diharapkan dapat memecah kepadatan lalu lintas menjadi beberapa ruas wilayah dan berdampak positif bagi kawasan di sekitarnya. Misalnya, jalur lingkar barat sebagai jalan alternatif kendaraan dari Kediri/Batu menuju ke Blitar/Lumajang. Jalur lingkar timur yang juga bertujuan untuk “meningkatkan pembangunan di sana, memecah kepadatan sehingga dapat

membuka pusat keramaian yang baru, dan mengurangi kemacetan di pusat kota” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Berdasarkan klipping oleh Bagian Hubungan Masyarakat, “sekedar diketahui pembangunan Jalan Lingkar Timur, telah dimulai dengan pembuatan akses Jalan Gadang – Tlogowaru” (hasil dokumentasi, Kamis 31 Oktober 2013, pukul 10.40, di ruang subbag.umum Bappeda Kota Malang). Sedangkan pada jalan lingkar dalam, sirkulasi lalu lintas berlaku dua arah. Tetapi ada perkecualian “daerah Oro-oro Dowo ke Jl. J.A.Suprpto dan ruas jalan yang termasuk Jalur Lingkar UB diberlakukan satu arah” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Namun ada strategi yang masih belum terealisasi, seperti: Jalan Tol Malang-Pandaan. Hal yang menyebabkan belum terealisasinya rencana tersebut. Menurut Bapak Oong, “kendalanya perlu waktu lama dalam pembebasan lahan untuk proyek Tol Mapan ini” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Karena Tol Malang-Pandaan akan melintasi tiga wilayah yaitu Pasuruan, Kota Malang, dan Kabupaten Malang. Sehingga khusus wilayah Kota Malang “rencananya ada dua daerah yang menjadi target pembebasan lahan ini yaitu Cemorokandang dan Madyopuro” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Setelah kebijakan rekayasa jalur satu arah diterapkan, ternyata dianggap belum mampu mengatasi masalah kemacetan di beberapa titik, seperti Soehat, Dinoyo dan sekitarnya. Jumlah kendaraan yang semakin bertambah,

menyebabkan Pemkot Malang harus menambah akses jalan baru untuk memecah kepadatan lalu lintas. Berdasarkan strategi pengembangan jaringan jalan, “rencananya akan direalisasikan pembuatan jalan tembusan Dinoyo-Tunggulwulung” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Hal ini berguna untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang sering terjadi khususnya di kawasan Kota Malang bagian barat. Menurut Bapak Oong, “ada pelebaran jalan yang dilakukan untuk mendukung akses jalan tembusan ini dan pastinya akan terjadi pembebasan lahan lagi” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Selanjutnya masih ada rencana pengembangan jaringan jalan untuk kawasan Kota Malang bagian timur, yaitu dibangunnya Jembatan Kedungkandang. Tetapi pembangunan Jembatan Kedungkandang ini masih belum selesai direalisasi. Padahal tahap pembangunannya sudah dimulai sejak tahun 2012 dan ditargetkan selesai tahun 2013 atau sebelum akhir masa jabatan Walikota Malang saat itu, Peni Suparto. Alasan yang membuat terhambatnya pembangunan Jembatan Kedungkandang karena “sesuai Permendagri Nomor 21 Tahun 2012, bahwa proyek multiyears selesai sebelum masa berakhir jabatan Wali Kota. Sedangkan, untuk jabatan Wali Kota saat ini sudah berakhir. Maka dari itu, anggaran proyek itu dihentikan dan dikembalikan ke APBD” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Sehingga sisa dana dialokasikan ke program yang lain dan

pembangunan Jembatan Kedungkandang terancam dibatalkan. Kecuali Pemerintah Kota Malang melakukan pengajuan anggaran kembali.

3) Strategi Angkutan Umum

Untuk melayani pergerakan di Kota Malang, sebagian besar masyarakatnya akan memerlukan moda angkutan umum. Jenis angkutan umum yang saat ini digunakan adalah jenis mikrolet yang berdaya tampung rata-rata 12 penumpang. Angkutan mikrolet di Kota Malang hampir menjangkau seluruh wilayah Kota Malang. Setidaknya terdapat 25 rute angkutan umum yang beroperasi sesuai dengan pembagian pelayanannya, yaitu HT, MKS, MH, TSG, GML, AT, ASD, JDM, HM, JPK, MK, PBB, MM, AJH, ABH, HST, CKL, AL, HL, LH, ADL, HA, LDH, AMH, dan AH. Berikut data angkutan umum yang ada di Kota Malang berdasarkan rute, panjang trayek, dan jumlahnya :

Tabel 9. Jumlah Armada dan Panjang Trayek Angkot / Mikrolet

NO	JENIS ANGKUTAN	NAMA JALUR	RUTE TRAYEK	PANJANG TRAYEK (KM)	JUMLAH
1	Angkot/Mikrolet	AL	Arjosari - Landungsari	17,2	106
2	Angkot/Mikrolet	AH	Arjosari – Hamid Rusdi	16	300
3	Angkot/Mikrolet	AT	Arjosari – Tidar	12,7	53
4	Angkot/Mikrolet	ASD	Arjosari – Soekarno Hatta – Dieng	18	45
5	Angkot/Mikrolet	CKL	Cemorokandang – Kedungkandang - Landungsari	22	89

6	Angkot/Mikrolet	MK	Madyopuro – Karang Besuki	11,3	62
7	Angkot/Mikrolet	ABB	Arjosari – Borobudur – Bunul	16	65
8	Angkot/Mikrolet	AJH	Arjosari – Janti – Hamid Rusdi	18,6	81
9	Angkot/Mikrolet	ABH	Arjosari – Borobudur – Hamid Rusdi	17,7	84
10	Angkot/Mikrolet	TSG	Tawangmangu – Soekarno Hatta – Gasek	10	27
11	Angkot/Mikrolet	JPk	Joyogrand – Piranha – Karanglo Indah	10	60
12	Angkot/Mikrolet	AMH	Arjosari – Mergosono – Hamid Rusdi	15,5	217
13	Angkot/Mikrolet	HML	Hamid Rusdi – Mergan – Landungsari	19,8	45
14	Angkot/Mikrolet	HT	Hamid Rusdi – Titasari	8	6
15	Angkot/Mikrolet	HA	Hamid Rusdi – Arjosari	16,6	160
16	Angkot/Mikrolet	HL	Hamid Rusdi – Landungsari	17,6	108
17	Angkot/Mikrolet	HST	Hamid Rusdi – Sarangan – Tasikmadu	28	106
18	Angkot/Mikrolet	MH	Mulyorejo - Hamid Rusdi	10,7	17
19	Angkot/Mikrolet	ADL	Arjosari – Dinoyo	14,5	125

			– Landungsari		
20	Angkot/Mikrolet	LDH	Landungsari – Dinoyo – Hamid Rusdi	17,2	170
21	Angkot/Mikrolet	LH	Landungsari – Hamid Rusdi	18,5	118
22	Angkot/Mikrolet	HM	Hamid Rusdi - Mulyorejo	10	62
23	Angkot/Mikrolet	MKS	Mulyorejo – Klayatan - Sukun	6	11
24	Angkot/Mikrolet	MM	Madyopuro - Mulyorejo	15,2	68
25	Angkot/Mikrolet	JDM	Joyogrand – Dinoyo - Mergan	10	51
Jumlah					2.236

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang

Ternyata dari hasil yang diperoleh bahwa mikrolet jurusan AH memiliki armada yang paling banyak, yakni 300 armada.

Saat ini jenis angkutan Kota Malang terdiri dari: angkutan umum bermotor dan tidak bermotor. Angkutan umum bermotor meliputi angkutan umum untuk penumpang dan angkutan umum untuk barang. Sedangkan angkutan tidak bermotor seperti becak, sepeda, dan dokar yang masih sering dijumpai di daerah Pasar Dinoyo. Berdasarkan jumlah angkutan yang ada di Kota Malang dari tahun 2006-2010, secara keseluruhan dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 10. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan

No	Jenis Kendaraan	Tahun				
		2006 (unit)	2007 (unit)	2008 (unit)	2009 (unit)	2010 (unit)
1	Sepeda motor	192.444	208.313	228.730	252.539	278.215
2	Mobil penumpang					
	a. Umum	2.555	2.578	2.466	2.556	2.527
	b. Bukan Umum	46.834	47.172	50.903	54.749	13.189
	c. Dinas	448	492	982	533	540
3	Mobil bus					
	a. Umum	200	446	361	397	419
	b. Bukan Umum	385	398	229	249	277
	c. Dinas	18	23	25	27	28
4	Mobil truk					
	a. Umum	1.467	1.743	1.804	2.007	2.197
	b. Bukan Umum	12.017	13.181	11.770	12.035	12.276
	c. Dinas	89	138	143	135	140
	Jumlah	256.459	276.664	297.413	325.227	309.808

Sumber: Kota Malang dalam Angka / *Malang City in Figures 2011*

Armada angkutan untuk orang di Kota Malang lebih didominasi oleh jenis mikrolet yang mempunyai kapasitas penumpang sebanyak 12 orang. Menurut Bapak Oong, “mikrolet memang cocok digunakan sebagai moda transportasi umum di Kota Malang, karena ukurannya tidak terlalu besar dan muat melintasi jalan-jalan yang relatif sempit” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Beliau juga menambahkan “sekarang hanya sekitar 1.884 armada yang beroperasi dari total ijin trayek sebanyak 2.236 armada” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013,

pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Penambahan armada yang beroperasi seharusnya juga perlu ditambah, karena perlu diketahui tahun 2009 terjadi relokasi Terminal Gadang ke Terminal Hamid Rusdi. Sehingga panjang trayek mikrolet juga ditambah dan ada beberapa angkot yang namanya berubah, seperti mikrolet AG (Arjosari-Gadang) menjadi AH (Arjosari-Hamid Rusdi).

Sedangkan angkutan umum untuk barang di Kota Malang masih didominasi dengan kendaraan berat lintas regional. Menurut Bapak Oong, “biasanya truk besar-besar itu lewat Jl.Raden Intan, Jl.R.Panji Suroso, Jl.Letjen.S.Priyo Sudarmo, sampai terus ke arah selatan lewat Terminal Gadang” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Padahal tata guna lahan di sepanjang kawasan tersebut telah berkembang menjadi daerah perdagangan, toko, kantor, dan gudang. Sehingga “kemacetan juga sering terjadi karena truk yang bongkar muatan” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Oleh karena itu, perlu ada pengarahan sarana pendukung perangkutan yang ada di Kota Malang. Agar sarana umum yang telah disediakan dapat membantu masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Sehingga sarana umum sebagai alternatif moda transportasi darat mampu berkontribusi terhadap penguraian kemacetan lalu lintas yang disebabkan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Menurut Bapak Oong, “angkutan umum harus bisa melayani kebutuhan warga Malang dari rumahnya menuju ke tempat kerja, sekolah, atau

belanja dan menjadi penghubung antar sub pusat daerah dengan pusat kota” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

2.2 Evaluasi Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Kemacetan lalu lintas di Kota Malang telah menjadi persoalan sehari-hari. Pada hari dan jam tertentu dapat dipastikan akan terjadi kemacetan pada setiap ruas jalan yang ada di Kota Malang. Khususnya, di Jalan A.Yani-Jalan Borobudur-Jalan Soekarno Hatta-Jalan M.T.Haryono yang juga menjadi studi kasus oleh peneliti. Pemerintah perlu memikirkan solusi untuk mengurai kemacetan lalu lintas. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan yang bertugas mengatur lalu lintas bersama dengan institusi terkait lainnya, contoh: Kepolisian.

Ada tiga solusi yang dibuat oleh Dinas Perhubungan berdasarkan jangka waktunya. Dalam jangka pendek, mulai 6 November 2013 akan diberlakukan jalan satu arah, kecuali angkutan umum diperbolehkan melawan arus tetapi masih dalam garis kuning atau lajur khusus angkutan. Untuk jangka pendek, membuat jalur tembusan sebagai jalur alternatif. Serta untuk jangka panjangnya, perlu dibuat jalur lingkaran (hasil wawancara, Senin 28 Oktober 2013, pukul 11.50, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Setelah peraturan jalur satu arah diberlakukan, ternyata muncul efek di tempat lain. Seperti di kawasan Bendungan Sutami sampai Jalan Galunggung, di depan MATOS atau Jalan Veteran, serta persoalan baru lainnya. Masalah baru yang muncul yaitu:

- Lantaran arus kendaraan terlalu cepat, warga kesulitan menyebrang jalan.
- Dampaknya, angka kecelakaan tinggi. Sejak enam hari diberlakukan jalur satu arah, tujuh kali terjadi kasus kecelakaan.
- Perekonomian warga merosot lantaran penjualan sepi (Radar Malang, 12 November 2013).

Selain itu, kemacetan juga terjadi di wilayah sekitar jalur satu arah. Berikut dokumentasi kemacetan yang terjadi setelah implementasi jalan satu arah:



Gambar 11. Kemacetan di Jalan Soekarno Hatta (Rabu, 6 November 2013, pukul 07.36 dan 14.24)



Gambar 12. Kemacetan di kawasan Sumpersari (Jumat, 8 November 2013, pukul 11.20)

Kemudian, menurut Diana, 21 tahun, “kurangnya sosialisasi jalan satu arah menyebabkan pengguna jalan menjadi bingung” (hasil wawancara, Selasa, 12 November 2013, pukul 10.20). Namun masalah ini dianggap bukan menjadi tanggung jawab Dishub, “melainkan menjadi tanggung jawab dinas-dinas lain” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Menurut Bapak Oong Ngoedijono, selaku staff bidang lalu lintas Dishub Kota Malang, “sebenarnya Veteran itu permasalahannya ada taksi, mikrolet, dan antar jemput anak sekolah. Dimana itu bukan termasuk kategori macet, tetapi tertunda. Apabila kita dapat membersihkan lokasi, maka pasti jalannya lancar.

Kemudian, kita mengatur dan memasang *traffic light*” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Pada saat jalur satu arah diberdayakan lancar, maka ada dampak di tempat lain yang harus diselesaikan.

Seandainya pemerintah daerah yakni Pemerintah Kota Malang dapat membuat jalur lingkaran, melakukan pelebaran jalan, dan membangun *fly over*. Artinya penguraian arus lalu lintas sangat mudah dilakukan. Tetapi persoalannya, di Kota Malang tidak ada. Sehingga satu-satunya solusi adalah dibuat jalan satu arah (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Hal ini memiliki alasan, “karena saat semua simpangan itu macet, pasti penuh. Sedangkan, kemampuan *traffic* itu ada batasan. Maka di sinilah perlu yang namanya: pelebaran geometrik jalan, taman yang harus dipotong, dan dibuat jalan lingkaran” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

Oleh karena itu, kebijakan yang diberlakukan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Jalan A.Yani-Jalan Borobudur-Jalan Soekarno Hatta-Jalan M.T.Haryono yaitu, “jalur satu arah, pelebaran-pelebaran di bahu jalan, dan perbaikan *drainase*. Tetapi perlu diingat bahwa ini merupakan jalan provinsi, sehingga harus diusulkan ke Gubernur Jawa Timur, apabila dilakukan pelebaran di bahu jalan” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang). Pada akhirnya “uji coba jalur satu arah bisa dibilang 100 persen sudah berhasil. Pro dan kontra memang wajar. Prinsipnya, bagaimana kondisi jalan itu tertib dan lancar” (Radar Malang, 12 November 2013). Kemudian evaluasi dari kebijakan jalur satu arah masih dirapatkan pada siang hari ini (Senin 18 November 2013) oleh Dishub Kota

Malang. Adapun yang menjadi bahan evaluasi adalah “pengguna jalan semakin lancar, mengenai kesejahteraan warga, dan pelebaran jalan yang harus dilakukan Dinas Pekerjaan Umum Kota Malang” (hasil wawancara, Senin 18 November 2013, pukul 09.52, di ruang bidang lalu lintas Dishub Kota Malang).

C. Analisa Data dan Pembahasan

Setelah beberapa minggu melakukan wawancara dan penelitian ke Dinas Perhubungan Kota Malang dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Malang sebagai lokasi situs penelitian. Peneliti telah memperoleh dan mengumpulkan data yang ditampilkan dalam bentuk penyajian data. Berikut bahasan dan analisa yang akan dipaparkan sesuai fokus penelitian dan tinjauan pustaka yang digunakan:

1. Dampak Perkembangan Pembangunan Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang

1.1 Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Kota Malang

Kota Malang telah berkembang pesat, sehingga terkesan menuntut pemerintah supaya cepat mengelola wilayah kota yang baik. Selama ini Pemerintah Kota Malang sudah gencar melakukan pembangunan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang No.4 Tahun 2011 tentang RTRW Tahun 2010-2030. Banyak pembangunan infrastruktur yang telah tersedia, baik secara umum maupun yang dikelola swasta. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Tarigan (2012:125-126) bahwa berbagai fasilitas kota yang perlu disediakan sebagai dasar pelaksanaan fungsi perkotaan antara lain: pusat perdagangan,

pelayanan jasa, tersedianya prasarana perkotaan, penyediaan fasilitas sosial, pusat pemerintahan, pusat komunikasi dan pangkalan transportasi serta lokasi permukiman yang tertata. Semua fasilitas ini sudah diwujudkan demi memberikan kenyamanan dan pelayanan terhadap masyarakat. Karena menurut Tarigan (2012:125-126), suatu lokasi disebut kota apabila jumlah penduduknya banyak dan mereka pasti membutuhkan tempat tinggal. Sehingga Pemerintah Kota Malang seharusnya wajar melakukan penataan dan mengatur lokasi permukiman termasuk menyediakan sarana fisik yang dapat menunjang wilayah tersebut. Agar wilayah-wilayah di Kota Malang terlihat rapi.

Pemerintah sudah membuat rencana untuk membagi Kota Malang menjadi enam rencana detail sub pusat. Rencana ini berdasarkan Undang-undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Sehingga harapannya adalah masyarakat tidak perlu datang ke satu lokasi yang dianggap sebagai pusat kota. Karena ini dapat memicu kepadatan lalu lintas di pusat kota dan terjadi ketidakseimbangan antar sub wilayah secara ekonomi. Misalnya, berkaitan dengan perdagangan dan industri. Hal ini sesuai dengan konsep *multiple nuclei* yang dikembangkan oleh Harris dan Ullman sebagaimana yang dikutip dalam Adisasmita (2005:38) bahwa kota-kota berkembang di sekitar beberapa pusat tertentu daripada di sekeliling suatu pusat. Artinya ada beberapa pusat dengan fungsinya masing-masing sebagai titik-titik kecil atau sub pusat wilayah untuk pertumbuhan.

Dalam proses perkembangan pembangunan Kota Malang sudah termasuk pada tahap pembangunan kategori empat dan lima sesuai teori Rostow yang dikutip dalam Hakim (2004:89-93) tentang model lima tahap pembangunan. Pada

tahap menuju ke kedewasaan dapat ditunjukkan dengan orientasi penduduk yang lebih suka tinggal di kota dan berusaha mendapat upah tunjangan selain gaji pokok. Gaya bekerja yang cenderung menjadi manajer atau kerja kantoran lainnya dengan watak sopan dan penampilan rapi. Buktinya, banyak pendatang ke Kota Malang dengan tujuan bekerja. Lalu tahap era konsumsi massal tinggi dapat dilihat dari meningkatnya pendapatan masyarakat. Sehingga tingkat konsumsi tidak hanya terbatas untuk kebutuhan pokok. Tetapi mereka juga mampu memenuhi kebutuhan tersier. Salah satunya yaitu mobil dan sepeda motor sebagai sarana transportasi. Oleh karena itu, wajar apabila terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor.

Salah satu bukti adalah jumlah penjualan sepeda motor merek tertentu untuk wilayah Kota Malang sekitar 1.700-1.800 unit /per bulan pada tahun 2013. Apabila kita menghitung dalam satu tahun terjadi penjualan sebesar 1.700 unit x 12 bulan = 20.400 unit/per tahun untuk satu merek sepeda motor. Padahal jenis merek sepeda motor kurang lebih terdiri dari 4-5 merek. Ditambah lagi, jumlah penjualan kendaraan roda empat yang mencapai 7.000 unit/per bulan. Sehingga kita dapat membayangkan jumlah kendaraan yang keluar setiap harinya di Kota Malang, tanpa ada penambahan kapasitas jalan raya. Oleh karena itu, pemerintah seharusnya membuat kebijakan tentang pembatasan penjualan kendaraan bermotor.

Padahal luas wilayah Kota Malang hanya 110,06 km² dan belum ada pembebasan lahan untuk bisa dilakukan pelebaran jalan. Karena akses jalan raya yang sering dilewati hanya itu saja. Sekarang akibatnya masyarakat sering

merasakan kemacetan lalu lintas. Fenomena ini sering terjadi di waktu tertentu, saat pagi dan sore hari, serta akhir pekan dan libur panjang seperti libur sekolah dan lebaran. Karena saat ini Kota Malang memiliki daya tarik dibidang pariwisata, terutama makanan dan oleh-oleh khas Malang yang banyak ditawarkan. Selain itu, Kota Malang menjadi salah satu jalan alternatif menuju Kota Batu. Sehingga masyarakat yang datang dari Surabaya dapat lebih menghemat waktu perjalanan dengan melalui kawasan Jalan A.Yani-Jalan Borobudur-Jalan Soekarno Hatta-Jalan M.T Haryono. Menurut B.Chinitz yang dikutip dalam Adisasmita (2013:12) bahwa keterbatasan pembangunan regional dan kota itu dapat diatasi. Dalam hal ini kaitannya dengan keterbatasan struktural. Caranya adalah menggusur rumah dan bangunan yang berada di sekitarnya dengan memberi ganti rugi sesuai harga tanah yang berlaku. Setelah jalan menjadi lebar, maka lalu lintas kendaraan menjadi lancar dan artinya hambatan struktural dapat teratasi.

Banyak masyarakat mendirikan usaha dagang baik barang dan/atau jasa di sepanjang kawasan A.Yani sampai Dinoyo. Kita dapat melihat usaha warung makan seperti warteg sampai restoran, toko kue oleh-oleh, minimarket, tempat olahraga, bahkan ruko terpanjang juga dibangun. Ada juga beberapa bangunan yang masih memiliki bangkitan tarikan lebih besar. Berdasarkan data yang diperoleh, bangunan tersebut antara lain: Pasar Blimbing, Universitas Brawijaya, Pasar Dinoyo, Apartemen Soekarno Hatta, dan Rumah Sakit UB, serta ada kemungkinan Mall Dinoyo City diperkirakan dapat menambah tingkat kemacetan di sekitar Dinoyo. Hal yang perlu diketahui, banyak gedung sebagai sarana pendidikan yang dibangun, mulai sekolah dasar sampai perguruan tinggi.

Penyebab lainnya yaitu bangunan-bangunan ini tidak memperhatikan jumlah bangkitan tarikan yang akan ditimbulkan setelah dibangun. Kemudian sarana tempat parkir yang jumlahnya kurang dan terlalu dekat dengan jalan raya, bahkan ada yang menggunakan sepadan jalan sebagai lahan parkir.

Hal ini tidak sesuai dengan aturan analisa mengenai dampak lalu lintas berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2010 bahwa setiap pengembang suatu pusat kegiatan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas oleh tim evaluasi yang bertanggung jawab. Sesuai Peraturan pemerintah Nomor 32 tahun 2011, tim evaluasi ini meliputi: pembina sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, pembina jalan, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Dalam proses penilaian dan evaluasi terdapat dua hal yang perlu diperhatikan yaitu bangkitan tarikan dan lahan parkir. Setelah itu hasil analisis dampak lalu lintas dapat dikeluarkan sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan IMB. Namun, selama ini Dinas Perhubungan Kota Malang tidak pernah dilibatkan sebelum dilakukan pembangunan. Padahal menurut Adisasmita (2012:25), sistem transportasi nasional menjadi tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman. Salah satu inti dari tujuan sistem transportasi nasional adalah mendukung pengembangan suatu wilayah. Sehingga yang menjadi sasaran yaitu terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien.

Selama ini Kota Malang masih belum mewujudkan sasaran sistem transportasi nasional, karena kemacetan lalu lintas yang masih sering terjadi di beberapa ruas jalan. Khususnya Jalan A.Yani - Jalan Borobudur - Jalan Soekarno Hatta - Jalan M.T Haryono. Kendala penyebab kemacetan di kawasan tersebut

yaitu: banyak kendaraan besar seperti bus pariwisata ke Kota Batu dan truk besar bermuatan barang, banyak papan reklame yang dipasang dan pohon besar mengganggu jarak pandang, serta kurangnya kedisiplinan pengendara bermotor. Hal ini sesuai dengan penelitian Priyanto bahwa masalah yang terkait kemacetan lalu lintas dapat dirinci yaitu: tingginya arus lalu lintas dan perilaku pemakai jalan. Selain itu, pendukung timbulnya kemacetan pada jam tertentu di Kota Malang. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Putri (2013) bahwa pola pergerakan masyarakat Kota Malang umumnya lebih didominasi dengan tujuan pendidikan, belanja dan bekerja.

1.2 Dampak Kemacetan Lalu Lintas dari Segi Waktu

Pada dasarnya kapasitas jalan raya yang sudah tidak dapat mengimbangi peningkatan jumlah kendaraan merupakan penyebab utama kepadatan lalu lintas di Kota Malang. Selama ini masyarakat tidak mau menggunakan transportasi umum. Menurut Sani (2010:2) bahwa tujuan orang menggunakan alat transportasi untuk menuju ke tempat tujuannya dengan lebih cepat dan mudah. Namun peran dan fungsi transportasi sudah mengalami kemunduran dalam proses perkembangan pembangunannya. Hal yang sama juga dikatakan oleh Adisasmita (2011:3) bahwa kegiatan transportasi menciptakan guna tempat yang berkaitan dengan kegiatan memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lain, serta guna waktu yang berkaitan dengan penghematan waktu dalam proses pemindahan barang tersebut. Transportasi yang cepat dan mudah memang menjadi harapan setiap orang. Namun, pandangan ini justru disalah artikan dan mendukung

masyarakat untuk lebih memilih kendaraan pribadi. Akhirnya kemacetan terjadi dan memberi dampak bagi masyarakat.

Dalam kemacetan lalu lintas kecepatan kendaraan bermotor relatif bertambah lambat dan menyebabkan pemborosan waktu. Artinya, suatu kerugian besar dalam penyelesaian tugas pekerjaan kantor dan kepentingan bisnis. Hal ini sesuai yang dikatakan oleh Adisasmita dan Adisasmita (2011:90) bahwa dampak kemacetan lalu lintas dari aspek waktu menyebabkan waktu tempuh menjadi lama. Sehingga kinerja dan produktivitas masyarakat menjadi turun dan mempengaruhi konsentrasi kerja. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Setiawan (2010), kemacetan mengakibatkan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama. Sehingga banyak waktu yang hilang selama diperjalanan. Misalnya, dalam jarak tempuh yang sama dan keadaan normal, membutuhkan waktu selama 1 jam. Tetapi bisa menjadi 2-4 jam waktu perjalanan. Karena terjadi kemacetan dan masyarakat telah kehilangan waktu 1-3 jam diperjalanan.

1.3 Dampak Kemacetan Lalu Lintas dari Segi Biaya

Kemacetan adalah hal yang sudah tidak asing bagi warga Kota Malang dan menjadi pemandangan setiap hari. Selain menimbulkan kerugian dalam bentuk waktu tempuh perjalanan yang lama. Ternyata kemacetan lalu lintas juga berdampak pada pemborosan bahan bakar mesin. Karena selama kendaraan dalam posisi macet dan mesin masih menyala, maka semakin banyak bahan bakar yang dibuang percuma. Sehingga ini memberi pengaruh kuat yang mendatangkan akibat negatif. Ini berdasarkan arti dampak negatif menurut Kamus Besar Bahasa

Indonesia. Oleh karena itu, orang sering membeli bahan bakar dan anggaran rumah tangga untuk membelinya juga bertambah. Padahal masih ada pilihan lain yaitu menggunakan transportasi umum.

Berdasarkan strategi angkutan umum, Dishub Kota Malang telah menyediakan 25 rute angkot yang beroperasi sesuai pembagian jalur trayeknya. Tetapi masyarakat tetap memilih kendaraan pribadi, khususnya menengah ke atas. Karena pemerintah belum optimal dalam menyediakan angkutan umum terutama korelasinya dengan ketepatan waktu yang sesuai harapan masyarakat. Sehingga mereka masih merasa nyaman berkendara pribadi, walaupun harus sering terjebak macet. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Adisasmita dan Adisasmita (2011:91) bahwa pemborosan bensin berdampak pada peningkatan pembelian bahan bakar. Sehingga anggaran pendapatan rumah tangga turut meningkat.

Selain itu, menurut penelitian yang dilakukan oleh Setiawan (2010), contoh dampak kemacetan dari segi biaya bagi petani. Jika mereka kehilangan waktu satu jam perjalanan, maka sama dengan berkurangnya pendapatan mereka di pasar. Mereka juga akan kalah bersaing dengan pedagang yang lain. Kemudian, panas yang diakibatkan akumulasi kendaraan bermotor menyebabkan sayur atau buah menjadi layu. Sedangkan Pasar tidak mau menerima sayur dan buah yang sudah layu, sehingga menyebabkan petani merugi.

1.4 Dampak Kemacetan Lalu Lintas dari Segi Lingkungan

Kota dikatakan berkembang apabila memiliki peningkatan jumlah penduduk. Tetapi hal ini tidak dapat dibiarkan tanpa adanya pembatasan. Karena bisa terjadi kepadatan penduduk yang berdampak negatif bagi perkembangan lingkungan di sekitarnya. Saat ini jumlah penduduk Kota Malang adalah 820.243 jiwa dan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2010 sebesar 292.753 unit. Sehingga kita dapat menyebutkan bahwa sudah seperempat penduduk Kota Malang yang memiliki kendaraan pribadi. Hal ini tampak wajar, apabila menimbulkan kemacetan lalu lintas di mana-mana. Karena luas wilayah Kota Malang hanya 110,06 km² dan daerah yang sering menjadi tempat tujuan penduduk adalah daerah Lowokwaru.

Jika kita melihat dampak kemacetan lalu lintas dari segi lingkungan hidup. Semakin banyak kendaraan bermotor di jalan raya, maka semakin banyak karbon dioksida yang dihasilkan dan menyebabkan peningkatan jumlah polusi udara. Menurut Adisasmita dan Adisasmita (2011:91) bahwa dampak negatif polusi udara terhadap kesehatan manusia bersifat bahaya, maka pemerintah seharusnya mewajibkan untuk memakai saringan (filter) pada knalpot setiap pengendara. Sehingga dapat mengurangi timbulnya polusi udara. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Setiawan (2010), polutan dapat mempengaruhi turunnya harga produk suatu barang. Misalnya petani yang menjual hasil panennya ke supermarket. Hal ini membuat mutu menjadi prioritas. Karena kebersihan adalah standar yang wajib dimiliki. Oleh karena itu, jumlah polutan yang menempel pada kulit sayur atau buah, dapat mengurangi nilai harga produk.

Selain itu, peningkatan pengendara motor juga mengganggu ketentraman hidup masyarakat khususnya di tepi jalan raya. Jika terjadi kemacetan, maka suara mesin kendaraan bermotor yang terus menyala dapat mengganggu orang lain dan biasanya disebut polusi suara. Hal ini sesuai yang dikemukakan oleh Adisasmita (2005:154) bahwa kebisingan terutama disebabkan karena pemakaian kendaraan bermotor yang semakin banyak. Gejala ini mempunyai efek samping yang buruk, baik ditinjau secara psikologis maupun fisiologis dan ekonomis.

2. Kebijakan Daerah Kota Malang dalam Menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas

2.1 Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Dalam rangka pengembangan jaringan transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang membuat sebuah kebijakan. Kebijakan transportasi terbagi menjadi tiga strategi yaitu: strategi manajemen lalu lintas, strategi pengembangan jaringan jalan, dan strategi angkutan umum. Setiap strategi memiliki jangka waktu 10 tahun dan rencana tindakan selama 5 tahun. Hal ini sesuai yang dikemukakan oleh Adisasmita dan Adisasmita (2011:107) bahwa salah satu upaya solutif untuk mengurai kemacetan lalu lintas yakni perumusan kebijakan transportasi secara komprehensif. Pembuatan kebijakan transportasi Kota Malang juga berdasarkan sistem transportasi nasional pada tataran transportasi lokal yang meliputi wilayah suatu kabupaten atau kota.

Menurut Ansyori (2008:217) manajemen lalu lintas merupakan salah satu cara untuk memecahkan dan mengantisipasi masalah lalu lintas. Pada tahap

strategi manajemen lalu lintas terdapat lima perencanaan yang dibuat, antara lain: sistem kontrol lalu lintas perkotaan, perbaikan persimpangan, perbaikan koridor, perbaikan di daerah CBD (*Central Business District*), dan pemindahan pengujian kendaraan bermotor. Hal ini juga sesuai dengan yang dikemukakan oleh Adisasmita dan Adisasmita (2011:110-111) bahwa ada beberapa sistem pengaturan lalu lintas yang diterapkan di kota besar. Sistem tersebut misalnya pemasangan *traffic light*, pembuatan marka jalan dan tanda lalu lintas jalan. Karena sistem manajemen lalu lintas diperlukan aturan dan penggunaannya dalam sistem jalan raya. Sistem ini bertujuan untuk mencapai suatu harapan tertentu demi menunjang kelancaran lalu lintas.

Kemudian strategi pengembangan jaringan jalan merupakan rencana yang dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dengan membentuk beberapa jalur lingkaran di titik-titik wilayah. Tahap ini bertujuan untuk membagi kepadatan arus lalu lintas yang sering terjadi pada pusat kegiatan baik dari maupun menuju wilayah tersebut. Hal ini sesuai yang dikatakan oleh Adisasmita (2011:4) bahwa transportasi dapat berdampak positif khususnya di bidang ekonomi. Karena transportasi yang lancar dan mampu menjangkau daerah yang luas akan mendorong daerah untuk melakukan spesialisasi produksi sesuai potensi yang dimiliki. Adanya kondisi ini menandakan daerah tersebut mampu menerapkan prinsip keunggulan komparatif yaitu memproduksi barang dengan biaya murah. Salah satu jaringan jalan yang dapat berkontribusi positif secara ekonomi yaitu Jalan Tol Malang-Pandaan. Karena dapat mengurai kemacetan antara Malang-Surabaya. Sehingga kendaraan besar bermuatan barang dapat menghemat waktu

perjalanan yang juga berpengaruh terhadap biaya produksi dan distribusi barang cepat sampai tujuan.

Selanjutnya strategi angkutan umum yang bertujuan untuk melayani laju pergerakan kegiatan di Kota Malang. Masyarakat akan memerlukan angkutan umum sebagai sarana transportasi, walaupun sudah memiliki kendaraan bermotor. Moda transportasi umum ini dapat menjangkau seluruh wilayah di Kota Malang sesuai dengan pembagian rute. Hal ini sesuai yang dikatakan oleh Sani (2010:2) yang mengatakan fungsi transportasi bagi kepentingan masyarakat terdapat dua hal. Pertama, *the promotion function*, apabila tidak ada lalu lintas ke suatu tempat, maka daerah itu menjadi terpencil. Karena angkutan menjadi sarana penghubung antar wilayah dan dapat mendukung pergerakan pembangunan. Kedua, *the servicing function*, pada bidang ekonomi maka transportasi diperlukan untuk menunjang perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain. Karena suatu kebutuhan masyarakat tidak selalu tersedia di satu tempat atau di sekitar tempat tinggalnya, sehingga mereka perlu sarana untuk melakukan pergerakan tersebut.

Berdasarkan data yang diperoleh, ada tiga solusi mengatasi kemacetan Kota Malang yang direncanakan oleh Dinas Perhubungan menurut jangka waktunya. Sejak tanggal 6 November 2013 telah diberlakukan jalan satu arah, kecuali angkutan umum disediakan lanjur khusus angkutan. Lalu, solusi jangka menengah yaitu membuat jalur tembusan sebagai jalan alternatif serta membuat jalur lingkaran sebagai solusi jangka panjang. Hal ini sesuai penelitian yang dilakukan oleh Priyanto (2010) bahwa ada beberapa solusi yang dapat

memecahkan masalah kemacetan lalu lintas. Solusinya antara lain: membatasi kecepatan kendaraan, menambah fasilitas pejalan kaki dan tempat parkir, menambah rambu, marka, dan papan petunjuk, menerapkan jalan satu arah, perbaikan kondisi simpang, serta pengaturan jam sibuk.

2.2 Evaluasi Kebijakan Transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Dalam jangka pendek ini, kebijakan yang diberlakukan yaitu sistem jalan satu arah di kawasan lingkaran UB. Hal ini sesuai yang dikemukakan oleh Adisasmita dan Adisasmita (2011:112-113) bahwa penerapan *one way traffic* merupakan salah satu sistem pengaturan dan pengelolaan lalu lintas untuk mengatasi kemacetan. Sistem lalu lintas satu arah berfungsi meningkatkan kelancaran arus lalu lintas kendaraan. Pada umumnya jalan perkotaan lebih lebar, maka lajur jalan untuk lalu lintas satu arah akan lebih banyak yang memberikan manfaat lebih besar terhadap kelancaran arus kendaraan. Namun muncul beberapa persoalan baru sebagai efek dari kebijakan satu arah.

Persoalannya yaitu terjadi kepadatan arus lalu lintas di kawasan lain yang masih berada sekitar lingkaran UB. Misalnya daerah Soekarno Hatta, Sumbersari, dan Veteran. Selain itu, dampak yang muncul yaitu: warga yang bermukim di sekitar UB merasa sulit menyebrang jalan raya karena laju kendaraan berkecepatan tinggi, sehingga sering terjadi kecelakaan. Kemudian pendapatan usaha masyarakat yang berjualan di sepanjang kawasan tersebut justru mengalami penurunan. Karena antusias konsumen yang cenderung malas berbelanja atau

membeli sesuatu di kawasan lingkaran UB, akibat dari penerapan sistem jalan satu arah.

Namun berdasarkan data yang diperoleh, kepadatan yang terjadi di kawasan lain bukan termasuk kategori macet. Hal ini hanya bersifat tertunda. Karena Dinas Perhubungan yang bertugas mengoptimalkan fungsi sarana dan prasarana lalu lintas wilayah Kota Malang, belum melakukan pembenahan dan pembersihan di sekitar wilayah jalur satu arah. Misalnya sepanjang jalan raya depan Sekolah Min Malang. Di sana masih banyak mobil yang diparkir di tepi jalan raya dan sering menimbulkan kemacetan saat jam pulang sekolah. Sehingga diperlukan peraturan dan pemasangan *traffic light* sesuai yang dikatakan oleh Adisasmita dan Adisasmita (2011:110).

Pada sisi lain, Pemerintah Kota Malang seharusnya membangun jalur lingkaran, melakukan pelebaran jalan, dan membangun *fly over*. Jika sarana infrastruktur lalu lintas ini dapat disediakan di Kota Malang, maka penguraian arus lalu lintas sangat mudah dilakukan. Namun masalahnya belum disediakan di Kota Malang. Sehingga saat ini satunya cara adalah dibuat jalan satu arah. Hal ini alasannya karena saat semua simpangan terjadi macet, maka kondisi volume kendaraan pasti penuh. Sedangkan setiap *traffic* mempunyai batasan kemampuan. Oleh karena itu, diperlukan pelebaran geometrik jalan, taman yang harus dipotong untuk dibuat jalan raya, dan membuat jalan lingkaran.

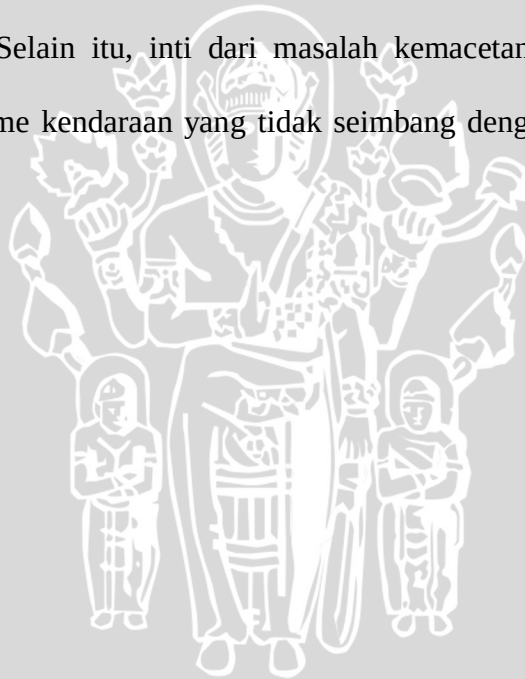
Pada dasarnya kebijakan yang diberlakukan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Jalan A.Yani-Jalan Borobudur-Jalan Soekarno Hatta-Jalan M.T.Haryono yaitu jalur satu arah, pelebaran di bahu jalan, dan perbaikan

drainase. Tetapi kawasan tersebut termasuk jalan provinsi, sehingga diperlukan usulan ke Gubernur Jawa Timur apabila dilakukan pelebaran. Hal ini berdasarkan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pasal 9 ayat (3) bahwa jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi. Sehingga penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem alu lintas dan angkutan jalan provinsi yang melampaui kabupaten/kota tetap menjadi wewenang tingkat provinsi sesuai Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Walaupun jalur satu arah masih tahap uji coba, tetapi sesuai hasil evaluasi sudah dapat dikatakan berhasil. Pro dan kontra di kalangan masyarakat umum sudah wajar terjadi atas kebijakan baru yang belum menjadi kebiasaan. Seperti dulu, ketika awal diberlakukan jalan satu arah di sepanjang kawasan Oro-oro Dowo yang menjadi jalan alternatif menuju pusat kota. Masyarakat yang bermukim dan berdagang di sana, juga sulit menerima. Ternyata setelah bertahun-tahun, masyarakat sudah terbiasa dengan sistem satu arah dan kondisi lalu lintas tergolong lancar.

Selanjutnya yang masih menjadi bahan evaluasi yaitu kondisi pengguna jalan yang semakin lancar. Ini menunjukkan evaluasi dampak yang baik. Karena tujuan dari sistem satu arah yaitu menciptakan kelancaran dan transportasi yang kondusif bagi masyarakat Kota Malang. Sedangkan evaluasi dampak buruknya berkaitan dengan kesejahteraan masyarakat karena penurunan pendapatan

pedagang dan pelebaran jalan yang harus dilakukan. Dalam hal penurunan pendapatan para pedagang yang berjualan di sepanjang daerah tersebut. Hal ini telah dikoordinasikan ke Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Malang, sebagai pengayom masyarakat yang berwirausaha, khususnya UKM. Kemudian untuk masalah pelebaran jalan, yang berkaitan dengan lebar jalan di sekitar Jalan MT.haryono-Jl M.Panjaitan yang termasuk jalur satu arah itu lebarnya sempit. Hal ini masih dalam tahap perencanaan dan diskusi. Karena pemerintah tidak dapat sekedar menggusur warga, tanpa memberikan alternatif lahan sebagai tempat tinggal baru. Selain itu, inti dari masalah kemacetan di Kota Malang adalah tingginya volume kendaraan yang tidak seimbang dengan lebar kapasitas jalan raya.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Saat ini pembangunan sudah menjadi perhatian utama Pemerintah Kota Malang. Dalam proses perkembangannya, Kota Malang menjadi orientasi yang menjanjikan untuk terciptanya laju pertumbuhan penduduk. Orientasi penduduk Kota Malang terbagi menjadi tiga pola pergerakan yaitu: pergerakan di bidang pendidikan, dalam pekerjaan, dan tujuan berbelanja. Akhirnya muncul permasalahan perkotaan. Salah satunya kemacetan lalu lintas yang kini telah kita rasakan di Kota Malang.

Penyebab kemacetan lalu lintas umumnya adalah kapasitas jalan raya yang sudah tidak mampu menampung tingginya jumlah kendaraan bermotor. Kemudian bangunan-bangunan yang tidak memperhitungkan bangkitan tarikan yang ditimbulkan setelah dibangun. Banyak bangunan yang tidak menyediakan lahan parkir. Apalagi tindakan masyarakat sebagai penggunaan kendaraan bermotor yang tidak mematuhi aturan berlalu lintas. Akibatnya dampak yang muncul antara lain: pemborosan bahan bakar mesin, waktu perjalanan menjadi lama, tingginya polusi udara dan polusi suara.

Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kota Malang membuat kebijakan transportasi yang terdiri dari strategi manajemen lalu lintas, strategi pengembangan jaringan jalan, dan strategi angkutan umum. Ditambah lagi saat ini telah diberlakukan kebijakan jalan satu arah di kawasan lingkaran UB. Hal ini

diharapkan kondisi arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar. Namun, muncul dampak lain yang terjadi, antara lain: mengenai kesejahteraan masyarakat. Karena masyarakat yang biasa berdagang di kawasan lingkaran UB, mengalami penurunan pemasukan. Hal ini disebabkan sepi pengunjung. Selain itu, kecelakaan yang sering terjadi, karena jalan satu arah membuat pengendara cenderung melaju dengan kecepatan tinggi. Evaluasi terakhir yakni timbul kemacetan lalu lintas di kawasan lain yang lokasinya masih berdekatan dengan sekitaran jalur lingkaran UB.

B. Saran

1. Pemerintah Kota Malang membentuk tim evaluasi analisis dampak lalu lintas untuk melakukan evaluasi dampak lalu lintas terhadap bangunan yang memiliki bangunan tarikan dan resiko kemacetan. Tim evaluasi ini melibatkan Dinas / Instansi terkait, seperti: Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, dan Kepolisian.
2. Setiap dinas terkait sering melakukan koordinasi dan diskusi sehingga keputusan yang diambil tidak menimbulkan tumpang tindih satu sama lain.
3. Adanya sikap tegas dari pemerintah dalam melakukan analisis dampak lalu lintas untuk mengeluarkan surat ijin mendirikan bangunan.
4. Menambah fasilitas lahan parkir dengan menyediakan lahan tertentu yang lokasinya strategis, seperti membangun parkir terpusat di setiap ruk. Sehingga kendaraan tidak ada yang parkir sembarangan.

5. Melakukan evaluasi terhadap pembangunan fly over Arjosari. Supaya lahan kosong yang berada di bawah fly over dapat dipergunakan sebagai tempat parkir, khususnya kendaraan milik pegawai yang bekerja di sepanjang fly over.
6. Membuat program “*Send Trend for ‘NO CAR’, Public Transport is the New Lifestyle*”. Misalnya, hal ini diberlakukan setiap hari jumat untuk anak sekolah dan mahasiswa. Karena dari kawasan A.Yani sampai MT.Haryono, banyak masyarakat yang bepergian dengan tujuan sekolah. Selain itu, ada beberapa pusat pendidikan yang berlokasi di sana, khususnya tingkat perguruan tinggi. Setiap orang yang akan berangkat sekolah. Maka diwajibkan untuk menggunakan transportasi umum. Bagi masyarakat yang melanggar, maka akan dikenai sanksi. Selain itu, dari segi pendapatan, maka bisa dipastikan keuntungan para supir angkutan umum meningkat dari hari biasanya. Apabila program ini dapat terealisasi dan menjadi ajang promosi bagi masyarakat umum tentang kenyamanan dalam angkutan kota.
7. Membuat peraturan untuk mengatur pembatasan jumlah kendaraan yang masuk di Kota Malang. Misalnya, masyarakat dari luar kota yang bekerja di Malang dan menggunakan sepeda motor. Maka orang tersebut harus memarkir kendaraannya di terminal dan melanjutkan perjalanan menuju kantornya dengan kendaraan umum.

8. Ada regulasi yang mengatur jumlah penjualan kendaraan bermotor, baik mobil maupun sepeda motor. Agar ledakan jumlah kendaraan dapat diminimalisir dan kepadatan lalu lintas dapat terurai.
9. Membuat peraturan bagi masyarakat pendatang dan berencana menetap di Kota Malang, sehingga dapat mengantisipasi terjadinya ledakan penduduk. Misalnya, dilakukan pembatasan terhadap pendatang yang belum mempunyai pekerjaan atau masih pengangguran tetapi tetap ingin tinggal di Kota Malang.
10. Menyediakan transportasi umum dengan kapasitas penumpang yang lebih besar jumlahnya. Misalnya, menyediakan bus kota dengan rute dari pusat kota menuju Kabupaten Malang dan sekitar Karesidenan Pasuruan, dan sebaliknya.
11. Membuat sub-sub pusat wilayah di masing-masing sub wilayah yang ada di Kota Malang. Sehingga ada beberapa *central business district* yang tersebar di beberapa wilayah dan konsentrasi kepadatan lalu lintas dapat terpecah sesuai wilayahnya.
12. Membuat peraturan mengenai pungutan di jam sibuk. Artinya, bagi pengendara yang akan menuju ke pusat kota atau wilayah yang sering terjadi kemacetan di jam-jam sibuk, maka pengendara tersebut harus membayar pungutan dengan jumlah tertentu. Harapannya dengan pembatasan lalu lintas ini, maka kemacetan dapat teratasi. Selain itu, hasil pungutan dapat dialokasikan untuk memperbaiki sarana transportasi.

Daftar Pustaka

- Adisasmita, H.Rahardjo. 2005. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu.
- _____, Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu.
- _____. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- _____. 2013. *Mega City & Mega Airport*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Alamsyah, Alik Ansyori. 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: Penerbit UMM Press.
- Anonym. 2006. *Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*. Universitas Sumatera Utara.
- Dinas KOMINFO Kota Malang. 2013. *Peningkatan Jumlah Kendaraan Picu Kemacetan*, diakses pada Tanggal 11 November 2013 dari <http://www.malangkota.go.id/>.
- Hakim, Abdul. 2004. *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: Ekonisia.
- <http://kbbi.web.id/dampak>, diakses pada Tanggal 20 Desember 2013.
- <http://www.sinonimkata.com/sinonim-151230-dampak.html>, diakses pada Tanggal 20 Desember 2013.
- Kota Malang dalam Angka / *Malang City in Figures 2011*.
- Kota Malang dalam Angka / *Malang City in Figures 2012*.
- Nugroho, Iwan, dan Rochmin Dahuri. 2004. *Pembangunan Wilayah*. Jakarta:LP3ES.
- Pasolong, Harbani. 2012. *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.

- Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
- Peraturan Daerah Kota Malang No.4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030.
- Peraturan Daerah Kota Malang No.7. 2010. "Analisis Dampak Lalu Lintas", diakses pada Tanggal 1 April 2013 dari <http://www.malangkota.go.id/>.
- Peraturan Menteri Perhubungan no.KM 49. 2005. "Sistem Transportasi Nasional", diakses pada Tanggal 13 September 2013 dari <http://hubud.dephub.go.id/>.
- Prof. Ir. Sigit Priyanto, M.Sc., Ph.D. *Peran Manajemen Lalulintas dalam Mengurangi Kemacetan*. Universitas Gadjah Mada.
- Putri, Esti Hartiyanti. 2013. *Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik*. Universitas Brawijaya
- Radar Malang, 1 April 2013. *Dulu Tanda Kemajuan, Kini Jadi Problem*, hal 25.
- Radar Malang, 1 April 2013. *Pembangunan Ruko Timbulkan Banjir dan Macet*, hal 35.
- Radar Malang, 12 November 2013. *Jalan Diblokir Lagi, Betek Macet*, hal 25.
- Radar Malang, 12 November 2013. *Jalur Satu Arah Bisa Urai Kemacetan*, hal 35.
- Sadyohutomo, Mulyono. 2008. *Manajemen Kota dan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sani, Zulfiar. 2010. *Transportasi (Suatu Pengantar)*. Jakarta: Penerbit UI-Press
- Setiawan, Yoga. 2010. *Berbagai Dampak Kemacetan dan Implikasinya Terhadap Petani Sayur*, diakses pada Tanggal 11 Januari 2014 dari <http://yogas09.student.ipb.ac.id/>.
- Siagian, Sondang P. 2003. *Administrasi Pembangunan: Konsep, Dimensi, dan Strateginya*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Siahaan, N.H.T. 2004. *Hukum Lingkungan dan Ekologi Pembangunan*. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung:Alfabeta.

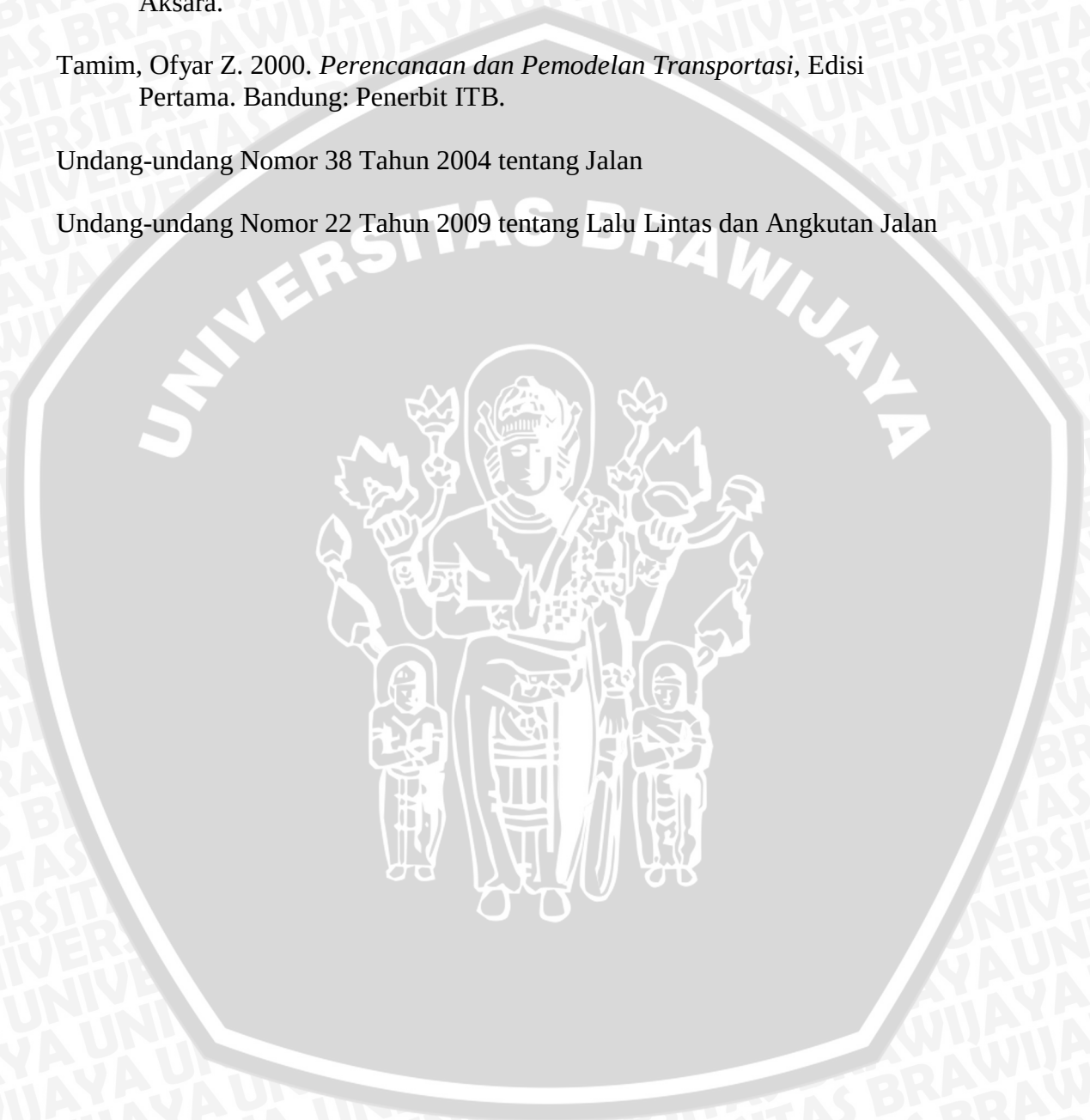
Susantono, Bambang. 2009. *1001 Wajah Transportasi Kita*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Tarigan, Robinson. 2012. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

Tamim, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi Pertama. Bandung: Penerbit ITB.

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan



Lampiran 1. Situs Penelitian



Kantor Bappeda Kota Malang



Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang

Lampiran 2

Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa,
Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

BAB III

ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

Bagian Kesatu

Pelaksanaan Analisis Dampak Lalu Lintas

Pasal 47

Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.

Pasal 48

- (1) Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 berupa bangunan untuk:
 - a. kegiatan perdagangan;
 - b. kegiatan perkantoran;
 - c. kegiatan industri;
 - d. fasilitas pendidikan;
 - e. fasilitas pelayanan umum; dan/atau
 - f. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan lalu lintas.
- (2) Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 berupa:
 - a. perumahan dan permukiman;
 - b. rumah susun dan apartemen; dan/atau
 - c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan lalu lintas.
- (3) Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 berupa:
 - a. akses ke dan dari jalan tol;
 - b. pelabuhan;
 - c. bandar udara;
 - d. terminal;
 - e. stasiun kereta api;
 - f. pool kendaraan;
 - g. fasilitas parkir untuk umum; dan/atau
 - h. infrastruktur lainnya.
- (4) Kriteria pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang dapat menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas angkutan jalan diatur oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan setelah mendapat pertimbangan dari:
 - a. menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan; dan
 - b. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 49

Hasil analisis dampak lalu lintas merupakan salah satu persyaratan pengembang atau pembangun untuk memperoleh:

- a. izin lokasi;
- b. izin mendirikan bangunan; atau
- c. izin pembangunan bangunan gedung dengan fungsi khusus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang bangunan gedung.

Bagian Kedua

Tata Cara Analisis Dampak Lalu Lintas

Pasal 50

- (1) Pengembang atau pembangun melakukan analisis dampak lalu lintas dengan menunjuk lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.
- (2) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikasi analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan setelah memperoleh pertimbangan dari menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan dan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 51

- (1) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 disusun dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
- (2) Dokumen hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. analisis bangkitan dan tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan;
 - b. simulasi kinerja lalu lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
 - c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
 - d. tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
 - e. rencana pemantauan dan evaluasi; dan
 - f. gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.
- (3) Tanggung jawab pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d dilakukan dalam lokasi pusat kegiatan, permukiman, atau infrastruktur yang dibangun atau dikembangkan.

Bagian Ketiga
Penilaian dan Tindak lanjut

Pasal 52

Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 harus mendapat persetujuan dari:

- a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, untuk jalan nasional;
- b. gubernur, untuk jalan provinsi;
- c. bupati, untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa; atau
- d. walikota, untuk jalan kota.

Pasal 53

- (1) Untuk memperoleh persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 pengembang atau pembangun harus menyampaikan hasil analisis dampak lalu lintas kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberikan persetujuan dalam jangka waktu paling lama 60 (enam puluh) hari kerja sejak diterimanya dokumen hasil analisis dampak lalu lintas secara lengkap dan memenuhi persyaratan.

Pasal 54

- (1) Untuk memberikan persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2), menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya membentuk tim evaluasi dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
- (2) Tim evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas unsur pembina sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, pembina jalan, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 55

Tim evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 mempunyai tugas:

- a. melakukan penilaian terhadap hasil analisis dampak lalu lintas; dan
- b. menilai kelayakan rekomendasi yang diusulkan dalam hasil analisis dampak lalu lintas.

Pasal 56

- (1) Hasil penilaian tim evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 disampaikan kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Dalam hal hasil penilaian tim evaluasi menyatakan hasil analisis dampak lalu lintas yang disampaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) belum memenuhi persyaratan, menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota mengembalikan hasil analisis kepada pengembang atau pembangun untuk disempurnakan.

Pasal 57

- (1) Dalam hal hasil penilaian tim evaluasi menyatakan hasil analisis dampak lalu lintas yang disampaikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (1) telah memenuhi persyaratan, menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati, atau walikota meminta kepada pengembang atau pembangun untuk membuat dan menandatangani surat pernyataan kesanggupan melaksanakan semua kewajiban yang tercantum dalam dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
- (2) Surat pernyataan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
- (3) Kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus terpenuhi sebelum dan selama pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur dioperasikan.

Pasal 58

- (1) Setiap pengembang atau pembangun yang melanggar pernyataan kesanggupan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) dikenai sanksi administratif oleh pemberi izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. penghentian sementara pelayanan umum;
 - c. penghentian sementara kegiatan;
 - d. denda administratif;
 - e. pembatalan izin; dan/atau
 - f. pencabutan izin.

Pasal 59

- (1) Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (2) huruf a dikenai sebanyak 3 (tiga) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari kalender.
- (2) Dalam hal pengembang atau pembangun tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu peringatan tertulis ke 3 (tiga), dikenai sanksi administratif berupa penghentian sementara pelayanan umum dan/atau penghentian sementara kegiatan selama 30 (tiga puluh) hari kalender.
- (3) Dalam hal pengembang atau pembangun tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenai denda paling banyak 1% (satu per seratus) dari nilai kewajiban yang harus dipenuhi oleh pengembang atau pembangun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3).
- (4) Dalam waktu 10 (sepuluh) hari kalender sejak tanggal pengenaan sanksi denda administratif atau 90 (sembilan puluh) hari kalender sejak pembayaran denda, pengembang atau pembangun tidak melaksanakan kewajibannya, izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 dibatalkan atau dicabut.



Lampiran 3

SALINAN
NOMOR 4/E, 2010

PERATURAN DAERAH KOTA MALANG**NOMOR 7 TAHUN 2010****TENTANG****ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS****DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA****WALIKOTA MALANG,**

- Menimbang** :
- a. bahwa pembangunan dan/atau pelaksanaan suatu kegiatan usaha sangat berpotensi menimbulkan dampak berupa terganggunya kelancaran lalu lintas yang pada akhirnya akan mempengaruhi ketertiban, keamanan, kenyamanan, dan terpenuhinya hak atas lingkungan yang sehat;
 - b. bahwa perkembangan kehidupan ekonomi maupun sosial kemasyarakatan yang ada saat ini cukup pesat sehingga memerlukan pengaturan-pengaturan yang pada dasarnya ditujukan untuk memperkecil dampak yang ditimbulkannya;
 - c. bahwa untuk mencegah dampak lalu lintas dari suatu kegiatan pembangunan diperlukan adanya analisis dampak lalu lintas yang efektif, akurat dan berkesinambungan;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Analisis Dampak Lalu Lintas;
- Mengingat** :
- 1. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Besar dalam lingkungan Propinsi Jawa-Timur, Jawa-Tengah, Jawa-Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1954 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1954 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 551);

2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah kedua kalinya dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1999 tentang Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3838);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4635);
9. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 7 Tahun 2001 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2001-2011 (Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2001 Nomor 10 Seri C);

10. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2008 tentang Urusan Pemerintahan yang Menjadi Kewenangan Pemerintahan Daerah (Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2008 Nomor 1 Seri E, Tambahan Lembaran Daerah Kota Malang Nomor 57);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA MALANG
dan
WALIKOTA MALANG

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS.

BAB I **KETENTUAN UMUM**

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Kota Malang.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kota Malang.
3. Kepala Daerah adalah Walikota Malang.
4. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Kota Malang.
5. Kepala Dinas Perhubungan adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang.
6. Badan Lingkungan Hidup adalah Badan Lingkungan Kota Malang.
7. Bagian Hukum adalah Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kota Malang.
8. Tim Andalalin adalah tim yang dibentuk oleh Walikota yang susunan keanggotaannya yang terdiri dari Instansi terkait yang mempunyai tugas pokok dan fungsi yang berkaitan dengan Andalalin.
9. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Andalalin adalah studi atau kajian mengenai dampak lalu lintas dari suatu pembangunan, kegiatan dan/atau usaha tertentu yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen Andalalin atau perencanaan
10. Dampak Lalu Lintas adalah pengaruh yang mengakibatkan perubahan tingkat pelayanan lalu lintas menjadi tingkat yang lebih rendah, diakibatkan oleh suatu kegiatan dan/atau usaha pada unsur-unsur jaringan transportasi jalan.

11. Tingkat Pelayanan Lalu Lintas adalah kemampuan ruang lalu lintas untuk menampung volume lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan.
12. Kegiatan dan/atau Usaha adalah kegiatan dan/atau usaha berkaitan dengan pemanfaatan ruang didalam suatu kawasan atau lokasi.
13. Bangkitan Lalu Lintas adalah jumlah kendaraan masuk dan keluar rata-rata per hari atau selama jam puncak yang dibangkitkan oleh suatu kegiatan dan/atau usaha.
14. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
15. Dokumen Andalalin adalah hasil studi/kajian mengenai dampak suatu kegiatan dan/atau usaha tertentu terhadap lalu lintas yang diperlukan bagi proses pengambilan keputusan, yang terdiri dari dokumen kerangka acuan, dokumen analisis kinerja lalu lintas serta dokumen manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan.
16. Perencanaan Pengaturan Lalu Lintas adalah perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas terhadap kegiatan dan/atau usaha tertentu yang meliputi pengaturan sirkulasi di bagian dalam suatu kegiatan dan/atau usaha sampai dengan jalan disekitar suatu kegiatan dan/atau usaha, yang merupakan jalan akses suatu kegiatan dan/atau usaha tersebut.
17. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
18. Pengembang adalah orang atau badan yang bertanggung jawab atas kegiatan dan/atau usaha.
19. Pemeriksaan adalah serangkaian kegiatan untuk mencari, mengumpulkan, mengelola data dan/atau keterangan lainnya untuk menguji kepatuhan pemenuhan kewajiban di bidang Andalalin.
20. Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya disebut PPNS adalah Pejabat/Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Pemerintah Kota Malang untuk melakukan pengawasan dan penyidikan tindak pidana di bidang Andalalin.
21. Penyidikan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh penyidik untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tindak pidana di bidang Andalalin serta menemukan tersangkanya.

BAB II

KEWAJIBAN DAN KRITERIA

Bagian Kesatu **Kewajiban**

Pasal 2

- (1) Setiap Pengembang/Pengusaha pusat kegiatan dan/atau pemukiman yang berpotensi menimbulkan dampak lalu lintas yang dapat mempengaruhi tingkat pelayanan yang diinginkan, wajib dilakukan Andalalin.
- (2) Hasil Andalalin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan salah satu syarat bagi Pengembang/Pengusaha untuk mendapatkan Ijin Mendirikan Bangunan.

Bagian Kedua **Kriteria**

Pasal 3

- (1) Kriteria kegiatan dan/atau usaha yang wajib memiliki Andalalin, antara lain :
 - a. perumahan;
 - b. apartemen/konominium;
 - c. toko/rumah toko/kantor/rumah kantor;
 - d. pusat perbelanjaan/pasar/perkantoran;
 - e. hotel/motel/penginapan;
 - f. rumah sakit/klinik;
 - g. industri/pegudangan;
 - h. sekolah/peguruan tinggi;
 - i. tempat kursus;
 - j. restoran/rumah makan;
 - k. gedung pertemuan/tempat hiburan/pusat olah raga;
 - l. terminal/pool kendaraan/gedung parkir;
 - m. bengkel kendaraan bermotor; dan/atau
 - n. Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum/Gas.
- (2) Kriteria kegiatan dan/atau usaha yang wajib memiliki Andalalin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Kepala Daerah.

BAB III

DOKUMEN ANDALALIN

Pasal 4

Andalalin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), sekurang-kurangnya memuat :

- a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
- c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
- d. tanggung jawab Pemerintah Daerah dan Pengembang/Pengusaha dalam penanganan dampak; dan
- e. rencana pemantauan dan evaluasi.

Pasal 5

- (1) Andalalin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.
- (2) Hasil Andalalin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), harus mendapatkan persetujuan dari instansi yang terkait di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (3) Ketentuan mengenai tata cara penyusunan Andalalin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Kepala Daerah.

Pasal 6

Dokumen Andalalin selain memuat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, dapat juga memuat ketentuan-ketentuan lain yang akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Kepala Daerah.

BAB IV

PENILAIAN ANDALALIN

Pasal 7

Untuk mendapatkan persetujuan dokumen Andalalin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Pengembang/Pengusaha mengajukan kepada Kepala Daerah melalui Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah yang membidangi perhubungan dan lalu lintas untuk dilakukan penilaian.

Pasal 8

- (1) Penilaian dokumen Andalalin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, dilakukan oleh Tim.

- (2) Tim sebagaimana dimaksud pada ayat (1), minimal beranggotakan dari unsur Dinas Perhubungan, Badan Lingkungan Hidup dan Bagian Hukum ditetapkan dengan Keputusan Kepala Daerah.
- (3) Hasil penilaian dokumen Andalalin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berupa rekomendasi kepada Kepala Daerah.
- (4) Terhadap dokumen Andalalin yang sudah dilakukan penilaian oleh Tim dan dipandang sudah memenuhi aspek penilaian, Kepala Daerah memberikan persetujuan dokumen Andalalin.
- (5) Ketentuan mengenai tata cara penilaian Andalalin, akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Kepala Daerah.

Pasal 9

- (1) Dokumen Andalalin yang sudah disetujui oleh Kepala Daerah dijadikan sebagai salah satu persyaratan untuk mengurus Ijin Mendirikan Bangunan.
- (2) Dokumen Andalalin yang sudah disetujui oleh Kepala Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (4), wajib dilaksanakan oleh Pengembang/Pengusaha yang dalam pelaksanaannya dilakukan pengawasan oleh Satuan Kerja Perangkat Daerah terkait.
- (3) Pengembang/Pengusaha wajib menyerahkan dokumen Andalalin kepada Satuan Kerja Perangkat Daerah terkait sebagai bahan untuk melakukan pengawasan.
- (4) Pengembang/Pengusaha wajib menyampaikan laporan secara berkala setiap 6 (enam) bulan kepada Dinas Perhubungan dan Badan Lingkungan Hidup.

BAB V EVALUASI

Pasal 10

- (1) Evaluasi terhadap Andalalin dilakukan secara berkala.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Tim.
- (3) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaporkan kepada Kepala Daerah melalui Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah yang membidangi.
- (4) Berdasarkan hasil evaluasi, Kepala Daerah dapat memberikan kewajiban-kewajiban baru yang harus dilaksanakan oleh Pengembang/Pengusaha yang merupakan satu kesatuan dengan dokumen Andalalin yang ada.
- (5) Kepala Daerah dapat melimpahkan kewenangan pemberian kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (4), kepada Satuan Kerja Perangkat Daerah yang membidangi.

- (6) Aspek-aspek yang dievaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Kepala Daerah.

BAB VI SANKSI ADMINISTRASI

Pasal 11

- (1) Kepada Pengembang/Pengusaha yang tidak melaksanakan kewajiban-kewajiban baik sebagian atau seluruhnya yang tertuang dalam dokumen Andalalin dapat dicabut ijinnya dengan segala akibat hukumnya.
- (2) Kepada Pengembang/Pengusaha yang tidak melakukan Andalalin dapat dicabut ijinnya dengan segala akibat hukumnya.
- (3) Sebelum dilakukan pencabutan ijin, harus diberi peringatan 3 (tiga) kali berturut-turut yang masing-masing peringatan berjangka waktu 7 (tujuh) hari sejak diterima.

BAB VII PENYIDIKAN

Pasal 12

- (1) Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Pemerintah Daerah diberi wewenang khusus sebagai Penyidik untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang Andalalin sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.
- (2) Wewenang Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) :
 - a. menerima, mencari, mengumpulkan dan meneliti keterangan atau laporan berkenaan dengan tindak pidana di bidang Andalalin agar keterangan atau laporan tersebut menjadi lengkap dan jelas;
 - b. meneliti, mencari dan mengumpulkan keterangan mengenai orang pribadi atau badan tentang kebenaran perbuatan yang dilakukan sehubungan dengan tindak pidana di bidang Andalalin;
 - c. meminta keterangan dan bahan bukti dari orang pribadi atau badan sehubungan dengan tindak pidana Andalalin;
 - d. memeriksa buku-buku, catatan-catatan dan dokumen-dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang Andalalin;
 - e. melakukan penggeledahan untuk mendapatkan bahan bukti pembukuan, pencatatan dan dokumen-dokumen lain serta melakukan penyitaan terhadap barang bukti tersebut;

- f. meminta bantuan tenaga ahli dalam rangka pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang Andalalin;
 - g. menyuruh berhenti dan/atau melarang seseorang meninggalkan ruangan atau tempat pada saat pemeriksaan sedang berlangsung dan memeriksa identitas orang dan/atau dokumen yang dibawa sebagaimana dimaksud pada huruf e;
 - h. memotret seseorang yang berkaitan dengan tindak pidana Andalalin;
 - i. memanggil orang untuk didengar keterangannya dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - j. menghentikan penyidikan;
 - k. melakukan tindakan lain yang perlu untuk kelancaran penyidikan tindak pidana di bidang Andalalin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyampaikan hasil penyidikannya kepada Penuntut Umum, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

BAB VIII

KETENTUAN PIDANA

Pasal 13

Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan Pasal 2, diancam dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

Pasal 14

Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, merupakan pelanggaran.

BAB IX

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 15

Setiap Pengembang/Pengusaha pusat kegiatan dan/atau permukiman yang berpotensi menimbulkan dampak lalu lintas sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini sudah mendapatkan Ijin Mendirikan Bangunan dan sedang melaksanakan pembangunan, apabila terjadi perubahan *site plan*, Pengembang/Pengusaha pusat kegiatan dan/atau permukiman harus membuat dan mendapatkan persetujuan dokumen Andalalin.

BAB X
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 16

Pelaksanaan Peraturan Daerah ini, akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Kepala Daerah.

Pasal 17

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Malang.

Disahkan di Malang
pada tanggal 5 Nopember 2010

WALIKOTA MALANG,

ttd.

Drs. PENI SUPARTO, MAP

Diundangkan di Malang
pada tanggal 23 Desember 2010

SEKRETARIS DAERAH KOTA MALANG,

ttd.

Dr. Drs. H. SHOFWAN, SH, M.Si
Pembina Utama Muda
NIP. 19580415 198403 1 012

LEMBARAN DAERAH KOTA MALANG TAHUN 2010 NOMOR 4 SERI E

Salinan sesuai aslinya
KEPALA BAGIAN HUKUM,

DWI RAHAYU, SH, M.Hum,
Pembina
NIP. 19710407 199603 2 003

**PENJELASAN
ATAS
PERATURAN DAERAH KOTA MALANG
NOMOR 7 TAHUN 2010
TENTANG
ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS**

I. UMUM

Bahwa adanya pertumbuhan perkotaan yang sangat pesat dan kegiatan pembangunan fisik di Kota Malang yang dapat menimbulkan dampak negatif terhadap kelancaran lalu lintas di sekitar kawasan atau lokasi pembangunan tersebut, apabila tidak dilakukan penataan teknis manajemen dan rekayasa lalu lintas yang memadai. Hal tersebut menjadi pendukung terbukanya akses jalan dan kelancaran seluruh kegiatan yang berlangsung didalamnya.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka Pemerintah Kota Malang perlu mengambil langkah-langkah konkrit melalui pelaksanaan penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas bagi pembangunan, kegiatan dan/atau usaha tertentu agar supaya pembangunan, kegiatan dan/atau usaha tertentu tersebut tidak sampai menimbulkan kemacetan lalu lintas. Karena itulah perlu sebuah Peraturan Daerah yang menjadi acuan/pedoman atas analisis dampak pembangunan kawasan perkotaan yang berupa perumahan dan pemukiman, kawasan pariwisata, perkantoran dan gedung pemerintah. Dengan demikian kelancaran lalu lintas dapat tetap dipertahankan ditengah pembangunan kawasan perkotaan yang semakin pesat.

Dengan Peraturan Daerah ini diharapkan bahwa disamping untuk memberikan landasan hukum yang memadai, sekaligus sebagai upaya Pemerintah Kota Malang untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pembangunan fisik yang dapat menimbulkan dampak terganggunya kelancaran lalu lintas.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Pasal ini memuat pengertian istilah yang dipergunakan dalam Peraturan Daerah ini. Dengan adanya pengertian tentang istilah tersebut dimaksudkan untuk mencegah timbulnya salah tafsir dan salah pengertian dalam memahami dan melaksanakan pasal-pasal yang bersangkutan sehingga para pihak yang berkaitan dengan Analisis Dampak Lalu Lintas yang diatur dalam Peraturan Daerah ini, dalam melaksanakan hak dan kewajibannya dapat berjalan dengan lancar dan akhirnya dapat dicapai tertib administrasi.

Pengertian ini diperlukan karena istilah-istilah tersebut mengandung pengertian yang baku dan teknis dalam bidang Analisis Dampak Lalu Lintas.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan kriteria kegiatan dan/atau usaha termasuk luasan lahan yang dipergunakan.

Pasal 4

Cukup jelas.

Pasal 5

Ayat (1)

Tenaga ahli bersertifikat yaitu tenaga ahli yang mendapat pengakuan dari asosiasi di bidangnya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 6

Cukup jelas.

Pasal 7

Cukup jelas.

Pasal 8

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Apabila status jalan dikuasai oleh Pemerintah Pusat/Pemerintah Provinsi, maka Tim melibatkan Pemerintah Pusat/Pemerintah Provinsi atau instansi lain yang terkait.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 9

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Pengawasan yang dilakukan oleh Satuan Kerja Perangkat Daerah harus berdasarkan dokumen Andalalin, termasuk apakah Pengembang/Pengusaha sudah melaksanakan kegiatan yang harus dilaksanakan dalam dokumen Andalalin.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KOTA MALANG NOMOR 4

Lampiran 4

Sistem Pusat Pelayanan Kegiatan Kota (Perda Kota Malang No. 4/2011 pasal 20)

Bagian Kedua
Sistem Pusat Pelayanan Kegiatan Kota

Pasal 20

Sistem pusat pelayanan kegiatan kota, meliputi :

- a. Pusat pelayanan kota yang melayani seluruh wilayah kota dan/atau regional, yakni pada Kawasan Alun-alun dan sekitarnya, dengan fungsi :
 1. Pelayanan primer : pemerintahan, perkantoran, perdagangan dan jasa, sarana olahraga, dan peribadatan;
 2. Pelayanan sekunder : pendidikan, fasilitas umum dan sosial, perdagangan dan jasa, perumahan serta ruang terbuka hijau.
- b. Sub pusat pelayanan kota terdiri dari :
 1. Sub pusat pelayanan kota yang berada di Kawasan Pasar Dinoyo dan sekitarnya serta Taman Krida Budaya dan sekitarnya, melayani sub wilayah kota Malang Utara, meliputi wilayah Kecamatan Lowokwaru, dengan fungsi :
 - a) Pelayanan primer : pendidikan, perdagangan dan jasa, industri besar/menengah dan kecil serta wisata budaya;
 - b) Pelayanan sekunder : perumahan, perkantoran, fasilitas umum, dan ruang terbuka hijau.
 2. Sub pusat pelayanan kota yang berada di Kawasan Pasar Blimbing dan sekitarnya, Jalan Laksamana Adi Sucipto dan sekitarnya, Kawasan Perumahan Pondok Blimbing Indah dan sekitarnya, serta Terminal Arjosari dan sekitarnya, melayani Sub wilayah Kota Malang Timur Laut, meliputi sebagian Wilayah Kecamatan Blimbing, dengan fungsi :
 - a) Pelayanan primer : pelayanan terminal, industri besar, menengah, dan kecil, perdagangan dan jasa, pendidikan dan sarana olah raga;
 - b) Pelayanan sekunder : permukiman, sarana olahraga, perkantoran, pendidikan dan fasilitas umum, serta ruang terbuka hijau;
 3. Sub pusat pelayanan kota yang berada di kawasan Perumahan Sawojajar, *Vellodrom* dan sekitarnya, serta Perumahan Buring dan sekitarnya, melayani Sub Wilayah Kota Malang Timur, meliputi sebagian wilayah Kecamatan Kedungkandang dan sebagian wilayah Kecamatan Blimbing, dengan fungsi :
 - a) Pelayanan primer : perkantoran, sarana olahraga, industri dan perumahan;
 - b) Pelayanan sekunder : perdagangan dan jasa, peribadatan, pendidikan, fasilitas umum, dan RTH;
 4. Sub Pusat Pelayanan Kota berada di Pasar Gadang dan sekitarnya, kawasan Jalan Mayjen Sungkono dan sekitarnya, serta Jalan Satsuit Tubun – Gadang – Bumiayu dan sekitarnya, melayani Sub wilayah kota Malang Tenggara, meliputi sebagian wilayah Kecamatan Sukun dan sebagian Kecamatan Kedungkandang, dengan fungsi :

- a) Pelayanan primer : perkantoran, perdagangan dan jasa, pusat olah raga, gedung pertemuan, industri, dan perumahan;
- b) Pelayanan sekunder : perdagangan dan jasa, peribadatan, pendidikan dan fasilitas umum, serta RTH;
5. Sub Pusat Pelayanan Kota berada di kawasan Jalan Dieng – Terusan Dieng dan sekitarnya, melayani Sub wilayah kota Malang Barat, meliputi wilayah sebagian Kecamatan Sukun, dengan fungsi :
 - a) Pelayanan primer : industri, fasilitas umum, dan perumahan;
 - b) Pelayanan sekunder : pendidikan, pertanian, perdagangan dan jasa, sarana olah raga, dan RTH;
6. Rencana Detail Tata Ruang untuk setiap Sub Wilayah Kota dan Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis akan disusun selambat-lambatnya 24 (dua puluh empat) bulan setelah diundangkannya Peraturan Daerah ini.
- c. Pusat lingkungan yang melayani skala lingkungan wilayah kota dikembangkan pada masing-masing kelurahan di tiap sub wilayah kota.

Rencana Sistem Prasarana Wilayah Kota (Perda 4/2011 pasal 21)

Bagian Ketiga Rencana Sistem Prasarana Wilayah Kota

Paragraf 1 Umum

Pasal 21

Rencana Sistem Prasarana Wilayah Kota, meliputi :

- a. Rencana Sistem Prasarana Utama, yang merupakan sistem jaringan transportasi;
- b. Rencana Sistem Prasarana Lainnya, yakni :
 1. Sistem jaringan energi/kelistrikan;
 2. Sistem jaringan telekomunikasi;
 3. Sistem jaringan sumber daya air kota;
 4. Infrastruktur perkotaan, yang meliputi : sistem penyediaan air minum kota, sistem pengelolaan air limbah kota, sistem persampahan kota, sistem drainase kota, prasarana dan sarana jaringan jalan bagi pejalan kaki, dan jalur evakuasi bencana.

Rencana Sistem Prasarana Utama (Perda 4/2011 pasal 22 dan 23)

Paragraf 2 Rencana Sistem Prasarana Utama

Pasal 22

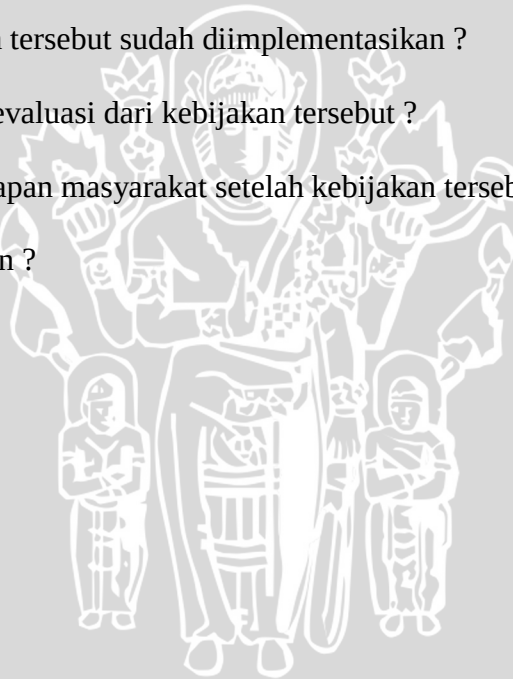
- (1) Jaringan jalan nasional yang melewati wilayah Kota Malang terdiri dari ruas jalan, sebagai berikut : Jalan A. Yani - Jalan Raden Intan - Jalan R.P. Suroso - Jalan Sunandar P. Sudarmo - Jalan Tumenggung Suryo - Jalan Panglima Sudirman - Jalan Gatot Subroto - Jalan Kolonel Sugiono - Jalan Laksmana Martadinata - Jalan Satsuit Tubun - Jalan Sudanco Supriadi.
- (2) Jaringan jalan provinsi yang melewati wilayah Kota Malang terdiri dari ruas jalan, sebagai berikut : Jalan A. Yani – Jalan Borobudur – Jalan Soekarno Hatta – Jalan MT. Haryono - Jalan Tlogomas.
- (3) Rencana perbaikan pola pergerakan transportasi wilayah kota, meliputi :
 - a. pembangunan pola jaringan jalan yang menjangkau daerah-daerah di luar pusat perkembangan kota dan memiliki pola jaringan yang menciptakan pergerakan yang lebih efektif dan efisien dengan pembangunan jalan lingkar;
 - b. pengaturan rute arus pergerakan atau lalu lintas;
 - c. penataan rute angkutan umum yang pola pergerakannya dapat melayani kepentingan masyarakat secara merata.
- (4) Pembangunan jalan lingkar sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a, meliputi :
 - a. Jalan Lingkar Barat, dengan jalur pergerakan meliputi :
 1. Perempatan Institut Teknologi Nasional (ITN) – Pertigaan Sigura-gura (Poharin);
 2. Pertigaan Sigura-gura (Poharin) – Gasek (batas permukiman);
 3. Gasek (batas permukiman) – Karang Besuki;
 4. Karang Besuki – Merjosari Sawah;
 5. Merjosari Sawah – Merjosari (dekat Kantor perumahan Graha Dewata);
 6. Merjosari (dekat Kantor perumahan Graha Dewata) – Genting Utara;
 7. Genting Utara – Perumahan Vila Bukit Sengkaling;
 8. Perumahan Vila Bukit Sengkaling – Pertigaan Mulyoagung;
 9. Pertigaan Mulyoagung – Pertigaan Sengkaling.
 - b. Jalan Lingkar Timur dengan jalur pergerakan, meliputi :
 1. Jalan Kebon Sari;
 2. Jalan Satsuit Tubun;
 3. Jalan Gadang - Bumiayu;
 4. Jalan Mayjen. Sungkono;
 5. Jalan Raya Ki Ageng Gribig;
 6. Jalan Terusan Ki Ageng Gribig;
 7. Jalan Raya Bamban, tembus ke pertigaan Karanglo.
 - c. Rencana pembangunan jalan tembus, dengan jalur pergerakan meliputi :
rute jalan belakang Universitas Muhammadiyah – Jalan Saxophon – Tunggul Wulung – Jalan Candi Panggung – masuk sampai ruas Jalan Soekarno-Hatta.

Pasal 23

- (1) Rencana peningkatan fungsi jalan, meliputi :
 - a. pemanfaatan jalan berdasarkan klasifikasi fungsi jalan yang bertujuan untuk menyesuaikan beban pemanfaatan jalan dengan kapasitas tingkat pelayanannya;
 - b. perbaikan kualitas fisik jalan, melalui penyesuaian dengan klasifikasi dan fungsinya;
 - c. pelebaran jalan pada ruas Jalan Merjosari – tembus Pasar Dinoyo – tembus Kelurahan Tunggulwulung – terus sampai Karanglo;
 - d. pelebaran jalan pada ruas Jalan Gajayana – Jalan Sumber Sari – Jalan Galunggung agar sesuai dengan persyaratan dimensi jalan kolektor sekunder;
 - e. peningkatan fungsi jalan menjadi jalan arteri sekunder, yaitu pada ruas Jalan Urip Sumoharjo, Jalan Mayjen Wiyono, Jalan Ranu Grati, Jalan Danau Toba, Jalan Kyai Ageng Gribig dan Jalan Mayjen Sungkono;
 - f. preservasi jalan dengan pelapisan tambahan atau penyemiran atau penggantian lapis permukaan (*surface dressing*) pada ruas-ruas jalan yang kondisi perkerasan jalannya berlubang dan membutuhkan pengaspalan ulang, yakni ruas Jalan Terusan Laksamana Adi Sucipto, Jalan Ki Ageng Gribig, Jalan Kolonel Sugiono, Jalan Mergan, dan Jalan Puncak Mandala;
 - g. perbaikan ruas-ruas jalan yang kondisi jalannya bergelombang atau perkerasan jalannya tidak rata, yakni ruas Jalan Panji Suroso, Jalan Kalpataru, Jalan Panglima Sudirman;
 - h. Peningkatan fungsi ruas-ruas jalan menjadi jalan kolektor 1, yaitu pada ruas Jalan Raden Intan – Jalan Raden Panji Suroso – Jalan Sunandar Priyo Sudarmo – Jalan Tumenggung Suryo – Jalan Jenderal Sudirman – Jalan Laksamana Martadinata – Jalan Kolonel Sugiono – Jalan KS Tubun – Jalan Sudanco Supriadi.
- (2) Pelaksanaan koordinasi dengan Daerah Otonom yang berbatasan dengan hierarki jalan dilakukan agar terjadi kesesuaian antara rencana tata ruang wilayah dengan kawasan perbatasan.

Lampiran 5. Pedoman Wawancara

1. Sejak kapan Kota Malang dianggap mulai terjadi kemacetan lalu lintas ?
2. Apa yang menjadi penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas ?
3. Apa akibat lain yang dirasakan dari kemacetan lalu lintas ? berdasarkan waktu, biaya, dan lingkungan.
4. Apa solusi pemerintah untuk mengurai kemacetan ini ?
5. Apakah ada kebijakan khusus untuk mengurai kemacetan ini ?
6. Apakah kebijakan tersebut sudah diimplementasikan ?
7. Bagaimana hasil evaluasi dari kebijakan tersebut ?
8. Bagaimana tanggapan masyarakat setelah kebijakan tersebut diimplementasikan ?



Lampiran 6. Curriculum Vitae

CURRICULUM VITAE

Nama : Natalia Niken Ekawati
NIM : 105030101111090
Tempat dan tanggal lahir : Malang, 9 Juli 1992
Alamat Asal : Jl. Kemirahan II / No.37, RT04/RW02,
Kel.Purwodadi, Kec.Blimbing, Kota Malang

Pendidikan :

1. TKK Marsudisiwi Malang : Tahun 1996-1998
2. SDK Mardiwiyata I Malang : Tahun 1998-2004
3. SMPK Kolese Santo Yusup II Malang : Tahun 2004-2007
4. SMAK Kolese Santo Yusup Malang : Tahun 2007-2010
5. Universitas Brawijaya (S1-Ilmu Administrasi Publik) : Tahun 2010-2014

Pengalaman Organisasi :

1. Sie Hubungan Internal dalam kepengurusan UAPSM UB periode 2012
2. Sie Hubungan Internal dalam kepengurusan UAPSM UB periode 2013





PEMERINTAH KOTA MALANG
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
 Jl. A. Yani No. 98 Telp. (0341) 491180 Fax. 474254 M A L A N G

Kode Pos 65125

REKOMENDASI PELAKSANAAN PENELITIAN
NOMOR : 072/ 77.P /35.73.405/2013

Berdasarkan pemenuhan ketentuan persyaratan sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Walikota Malang, Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Pelayanan Pemberian Rekomendasi Pelaksanaan Penelitian dan Praktek Kerja Lapangan di Lingkungan Pemerintah Kota Malang Oleh Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Malang, serta menunjuk surat Ketua Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang, tanggal 16 Oktober 2013, Nomor : 12193/UN10.3/PG/2013, Perihal : Permohonan Penelitian, kepada pihak sebagaimana disebut di bawah ini :

- a. Nama : Natalia Niken Ekawati
- b. NIM : 105030101111090
- c. Judul Penelitian : Kajian dampak pengembangan pembangunan Kota Malang terhadap kemacetan lalu lintas

dinyatakan memenuhi persyaratan untuk mengajukan permohonan Penelitian yang berlokasi di :

- Dinas Perhubungan Kota Malang
- BAPPEDA Kota Malang

Sepanjang yang bersangkutan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Tidak melakukan penelitian yang tidak sesuai atau tidak ada kaitannya dengan judul, maksud dan tujuan penelitian;
- b. Mentaati ketentuan peraturan perundang-undangan .
- c. Menjaga perilaku dan mentaati tata tertib yang berlaku pada Lokasi tersebut di atas;

Demikian rekomendasi ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya, dan masa berlaku rekomendasi ini adalah sejak tanggal ditetapkan bulan Oktober – Nopember 2013.

Malang, 22 Oktober 2013

KEPALA BAKESBANGPOL





PEMERINTAH KOTA MALANG
DINAS PERHUBUNGAN

Jl. Raden Intan No. 1 Telp. (0341) 491140 Fax. 411626
MALANG

SURAT KETERANGAN

Nomor : 072 / 15 / 35.73.310 / 2014

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Drs. SUBARI
NIP : 19580117 198303 1 008
Pangkat/ Gol : Pembina Utama Muda
Jabatan : Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang

Menerangkan dengan sesungguhnya bahwa :

Nama : NATALIA NIKEN EKAWATI
N.I.M : 105030101111090
Pekerjaan : Mahasiswa
Kebangsaan : Indonesia
Alamat : JL. Kemirahan II/37, RT.04/RW 02, Kel. Purwadi
Kec. Blimbing Kota Malang

Yang bersangkutan telah mengadakan Penelitian / Survey / Research di Dinas Perhubungan Kota Malang, mulai Bulan Oktober – Nopember 2013, tentang "Kajian dampak pengembangan pembangunan Kota Malang terhadap kemacetan lalu lintas".

Demikian Surat Keterangan ini dibuat dengan sebenarnya, agar dapat dipergunakan untuk melengkapi penyusunan Skripsi.

Malang, 06 Januari 2014

a.n. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN

KOTA MALANG
Sekretaris Dinas,

Dra. MUJIRAHAYU
Perhubungan Tingkat I
NIP. 19621216 199503 2 002

