

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Faktor penyebab permasalahan lalu lintas berasal dari unsur teknik lalu lintas, sarana perangkutan, pengguna jalan dan penyediaan lahan parkir yang tidak sesuai serta kondisi prasarana jalan yang tidak memadai. Untuk mengatasi masalah-masalah transportasi tersebut dibutuhkan suatu kebijakan Pemerintah terkait lalu lintas yang mampu mengontrol, memajemen dan merekayasa lalu lintas. Pada umumnya kota-kota besar di Indonesia mengalami hal yang sama dalam bidang transportasi yaitu kemacetan lalu lintas.

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang tidak bisa mengendalikan pertumbuhan kendaraan di Kota Malang. Setiap tahunnya kendaraan bermotor meningkat sampai 13 %. Pertumbuhan ini terdiri dari 10 % peningkatan motor, dan 3 % peningkatan mobil per tahun. Berdasarkan data Dishub Kota Malang, jumlah motor di Kota Malang pada 2005 lalu mencapai 173.000 unit, sedangkan pemilik mobil pada tahun yang sama mencapai 63.000 unit. Saat ini diperkirakan jumlah motor mencapai 230.000 unit lebih, dan mobil sudah mencapai 70.000 unit lebih. Dengan asumsi jumlah penduduk Kota Malang sekitar 800.000 orang, berarti setiap dua orang memiliki satu kendaraan.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan dengan tujuan untuk pengoptimalan penggunaan jaringan jalan guna keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalulintas, beberapa teknik pemecahan permasalahan lalu lintas dalam upaya mempertahankan tingkat pelayanan antara lain yakni jalan satu arah, pengaturan pembatas kecepatan dan lainnya. Salah satu manajemen dan rekayasa lalu lintas di Kota Malang berupa penerapan jalan satu arah yang diterapkan pada kelas jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal. Pemusatan kegiatan perekonomian seperti perkantoran, pendidikan, kesehatan, pasar dan fasilitas umum lainnya mengakibatkan meningkatnya arus lalu lintas dan menimbulkan titik-titik konflik antar kendaraan dengan kendaraan lain maupun pejalan kaki.

Kota Malang khususnya pada Jalur Lingkar Universitas Brawijaya yaitu pada Jalan Gajayana, Jalan Sumbersari, Jalan MT. Haryono dan Jalan Mayjen Pandjaitan merupakan kawasan pendidikan dan memiliki dominasi guna lahan perdagangan jasa. Terdapat 3 (tiga) Universitas Negeri pada jalur lingkar tersebut yakni Universitas Brawijaya,

Universitas Negeri Islam Maliki dan Universitas Negeri Malang. Banyaknya mahasiswa dari masing-masing Universitas Negeri tersebut menyebabkan semakin meningkatnya bangkitan dan adanya pelanggan tetap pada guna lahan perdagangan jasa seperti toko, warung makan, elektronik, komputer, pakaian, bangunan, apotek, laundry, penjahit, salon kecantikan dan lain-lain. Dengan demikian bertambahnya volume kendaraan yang menimbulkan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan lingkar tersebut.

Menurut Dinas Perhubungan Kota Malang kepadatan lalu lintas terjadi pada persimpangan Jl. MT. Haryono – Jl. Soekarno-Hatta (jembatan) – Jl. DI. Panjaitan – Universitas Brawijaya dan Pertigaan Jl. Gajayana – Jl. MT. Haryono. Meningkatnya arus lalu lintas dan akan diadakannya pembongkaran jembatan rangka baja Soekarno-Hatta yang sudah tidak mampu menampung beban berat menyebabkan banyaknya titik konflik antar kendaraan, hal ini mendorong Pemerintah Kota Malang menerapkan jalan satu arah pada Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan MT. Haryono dan Jalan Mayjen Pandjaitan yang merupakan jalan satu arah sementara, dimana pada pukul 07.00-18.00 dibuat jalan satu arah kecuali khusus angkutan kota tetapi pada pukul 18.00-07.00 merupakan jalan dua arah dalam lajur khusus angkutan kota.

Kebijakan jalan satu arah sementara Lingkar Universitas Brawijaya dimulai sejak tanggal 6 November 2013 -13 Oktober 2014. Kebijakan ini banyak mendapatkan protes, terutama warga yang berada pada Jalan Mayjen Pandjaitan. Menurut warga penerapan jalan satu arah ini menyulitkan akses pengguna jalan dari arah Jalan Soekarno-Hatta menuju MT. Haryono dan arah Kota Batu yang diharuskan memutar melewati Jalan Mayjend Pandjaitan – Jalan Bogor – Jalan Veteran – Jalan Sumbersari – Jalan Gajayana yang menyebabkan bertambahnya jarak perjalanan dan waktu perjalanan pembeli untuk menuju daerah tersebut sehingga pemilik perdagangan jasa pada jalur Lingkar Brawijaya kehilangan pelanggan tetapnya. Penerapan *one way system* Lingkar Brawijaya juga mengakibatkan semakin meningkatnya kecepatan kendaraan sehingga pelanggan pada jalan tersebut kesulitan untuk menyeberang jalan dan sulitnya pengguna jalan untuk belok ke arah kanan sehingga menurunnya pendapatan dan kegiatan perdagangan jasa pada sisi kanan jalan Lingkar Brawijaya. Dengan demikian, penelitian ini membahas pengaruh pemberlakuan *one way system* terhadap pendapatan sektor perdagangan dan jasa (Studi kasus: Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan MT. Haryono dan Jalan Mayjen Pandjaitan Kota Malang).

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan kondisi wilayah studi terdapat beberapa permasalahan yang terkait dengan sistem jalan satu arah yaitu:

1. Minimnya jalan alternatif untuk mendukung pergerakan (Dinas Perhubungan Kota Malang, 2014).
2. Meningkatnya kecepatan kendaraan menyebabkan sulitnya pelanggan untuk menyeberang jalan (Survei Primer, 2014).
3. Meningkatnya kecepatan kendaraan menyebabkan sulitnya pengguna jalan untuk belok ke arah kanan jalan (Survei Primer, 2014).
4. Sulitnya untuk parkir kendaraan dikarenakan kurang tersedianya lahan parkir dan lebar jalan yang sempit 7-9 meter (Survei Primer, 2014)
5. Adanya pengaruh perubahan rute satu arah terhadap penurunan penghasilan perdagangan (Dinas Perhubungan Kota Malang, 2014).
6. Adanya dampak tidak langsung terhadap efisiensi waktu dan biaya lain-lain seperti bahan bakar minyak (Republika Malang, 2014).
7. Adanya protes warga sekitar terkait pemberlakuan sistem jalan satu arah (Survei Primer, 2014).



Gambar 1.1 Protes Warga Terhadap *One Way System*

1.3 Rumusan Masalah

Berikut rumusan masalah pada penelitian yang didapatkan dari identifikasi masalah yaitu:

Bagaimana pengaruh *one way system* terhadap pendapatan sektor perdagangan dan jasa pada Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan MT. Haryono dan Jalan Mayjen Pandjaitan Kota Malang?

1.4 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dibuat maka penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai sebagai berikut:

Menganalisis pengaruh *one way system* terhadap pendapatan sektor perdagangan dan jasa pada Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan MT. Haryono dan Jalan Mayjen Pandjaitan Kota Malang.

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian ini digunakan sebagai pembatasan, yang terdiri dari ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah.

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi berfungsi untuk memberikan batasan terhadap pengkajian pembahasan serta menghindari adanya pembahasan yang terlalu luas. Berikut merupakan penjabaran mengenai materi yang akan dibahas dalam penelitian yakni:

1. Karakteristik jaringan jalan satu arah, dibatasi pada kondisi geometri jalan, lalu lintas jalan (kecepatan kendaraan), aktivitas samping jalan (jumlah parkir kendaraan), volume jalan, kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan serta pengaruh pemberlakuan *one way system* terhadap pendapatan sektor perdagangan jasa.
2. Pendapatan sektor perdagangan jasa, dibatasi pada jumlah pembeli, jumlah pelanggan tetap, jumlah tenaga kerja, jumlah jenis dagangan, luas bangunan dan jumlah pendapatan serta selisih pendapatan ekonomi pemilik perdagangan atau jasa per hari bila diberlakukan *one way system* dibandingkan bila diberlakukannya *two way system*.
3. Jenis perdagangan atau jasa fokus pada jenis guna lahan perdagangan jasa yang memiliki pendapatan per hari, bukan untuk jenis guna lahan perumahan atau kos-kosan. Jenis perdagangan seperti toko, warung makan, apotek dan keperluan rumah tangga. Jenis jasa seperti laundry, penjahit, salon kecantikan dan warnet.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian pemberlakuan *one way system* terhadap pendapatan sektor perdagangan dan jasa (Studi Kasus: Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan MT. Haryono, Jalan Mayjen Pandjaitan) berlokasi di Kota Malang, Jawa Timur, Indonesia.

Kota Malang dengan luas wilayah 110,06 km² dan secara geografis terletak pada posisi 112,06⁰ - 112,07⁰ Bujur Timur dan 7,06⁰ - 8,02⁰ Lintang Selatan dengan batas wilayah:

Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso

Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang

Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji

Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau

Wilayah studi secara mikro penelitian terdapat pada Kecamatan Lowokwaru Kota

Malang yang memiliki batas administrasi Kecamatan Lowokwaru:

Sebelah Utara : Kecamatan Dau dan Kecamatan Karangploso

Sebelah Timur : Kecamatan Blimbing

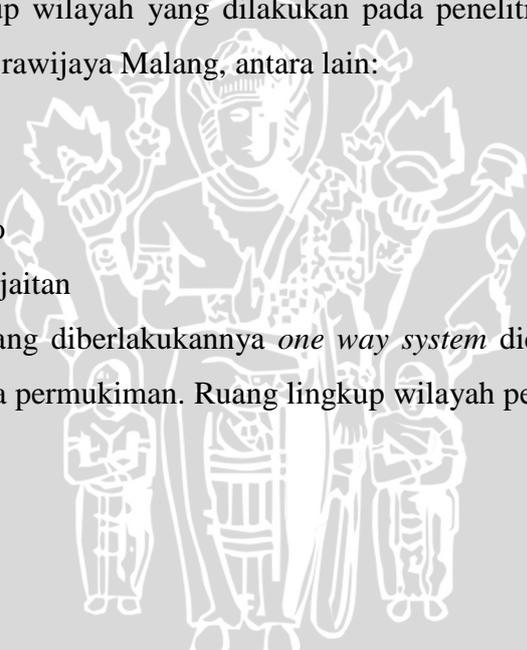
Sebelah Selatan : Kecamatan Klojen

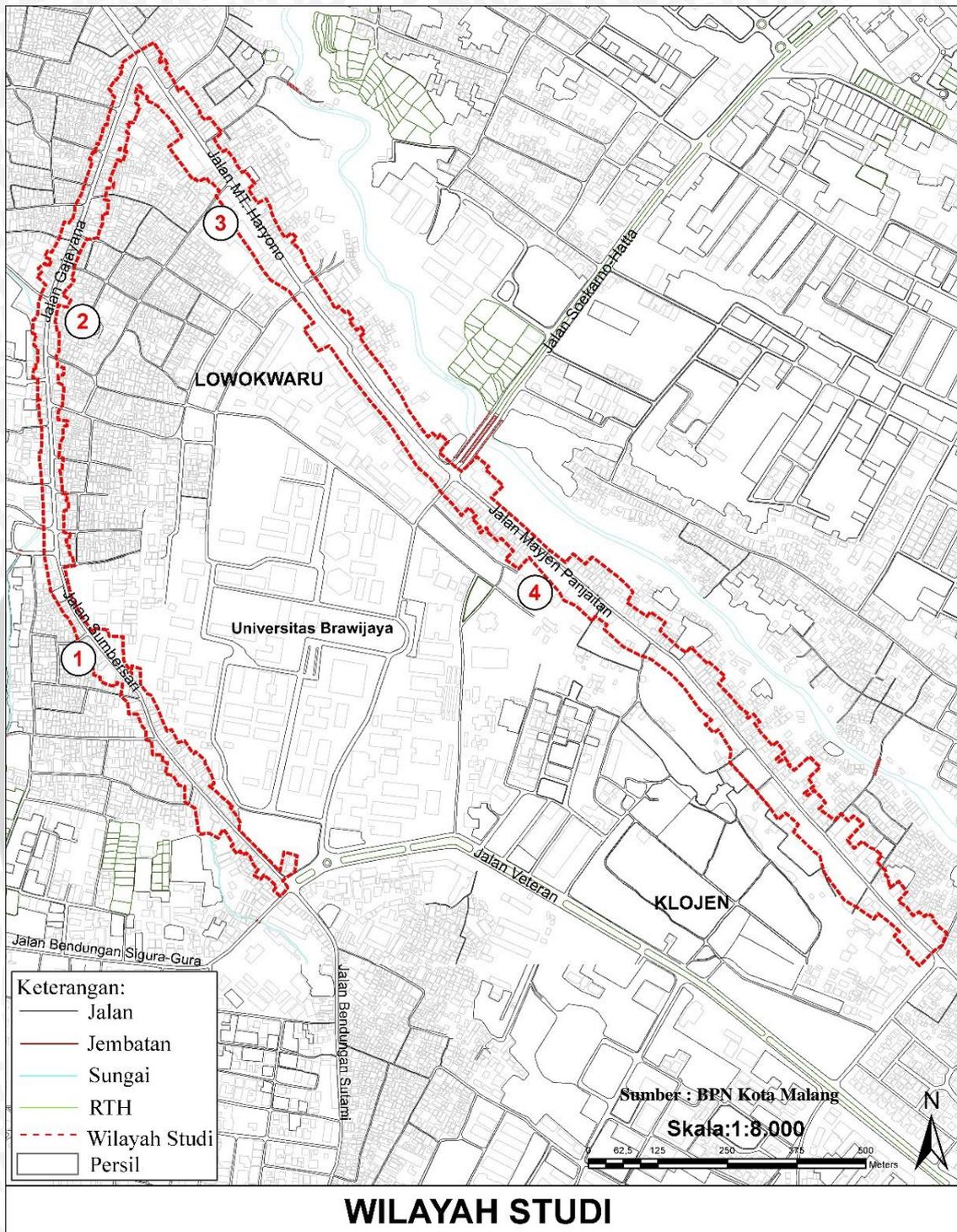
Sebelah Barat : Kecamatan Sukun dan Kecamatan Dau

Pembatasan lingkup wilayah yang dilakukan pada penelitian ini terdapat pada jalur lingkaran Universitas Brawijaya Malang, antara lain:

1. Jalan Sumbersari
2. Jalan Gajayana
3. Jalan MT. Haryono
4. Jalan Mayjen Pandjaitan

Sepanjang jalan yang diberlakukannya *one way system* didominasi guna lahan perdagangan dan jasa serta permukiman. Ruang lingkup wilayah penelitian dapat dilihat pada **Gambar 1.2** berikut.





Gambar 1.2 Peta Wilayah Studi Penelitian

1.6 Manfaat Penelitian

1. Bagi peneliti

Manfaat yang diperoleh peneliti adalah dapat menerapkan teori-teori transportasi yang telah didapatkan dan memberikan solusi lalulintas terhadap pemberlakuan *one way system*.

2. Bagi masyarakat

Bagi masyarakat penelitian ini bermanfaat untuk mengetahui pengaruh-pengaruh pendapatan ekonomi dari pemberlakuan *one way system*.

3. Bagi Pemerintah

Manfaat bagi pemerintah dapat menjadi pertimbangan dalam pengembangan infrastruktur jalan dan manajemen lalu lintas, serta sebagai bahan evaluasi terkait kinerja jalan di Kota Malang.

1.7 Sistematika Pembahasan

Penelitian proposal ini terdiri dari 5 bab, berikut sistematika pembahasan yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan dalam penelitian berisi tentang latar belakang dan identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup materi dan wilayah dan sistematika pembahasan, serta kerangka pemikiran.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka berisi tentang literatur yang menjadi acuan dalam analisis data, penelitian sejenis serta kerangka teori yang dibuat untuk memudahkan dalam mengidentifikasi dan pengaplikasian tiap-tiap teori yang dijadikan acuan dalam menganalisis tiap permasalahan. Tinjauan pustaka terkait definisi transportasi, jalan, tingkat pelayanan jalan, manajemen dan rekayasa lalu lintas, jalan satu arah, sistem guna lahan dan transportasi, sarana ekonomi dan perilaku konsumen serta dasar-dasar ekonomi terkait pengaruh transportasi terhadap ekonomi perdagangan.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian berisi mengenai analisis yang digunakan dalam penelitian meliputi tahapan penelitian, metode pengumpulan data, sampel penelitian, metode analisis dan kerangka analisis yang berkaitan dengan penelitian.

BAB IV HASIL PEMBAHASAN

Hasil dan pembahasan berisi mengenai karakteristik wilayah studi, yakni gambaran umum wilayah studi, karakteristik guna lahan dan karakteristik jalan. Selain itu, mengetahui perbandingan pendapatan ketika diberlakukannya *one way system* dibandingkan jika diberlakukannya *two way system* serta pembahasan mengenai pengaruh ketika diberlakukannya *one way system* terhadap pendapatan sektor perdagangan dan jasa.

BAB V PENUTUP

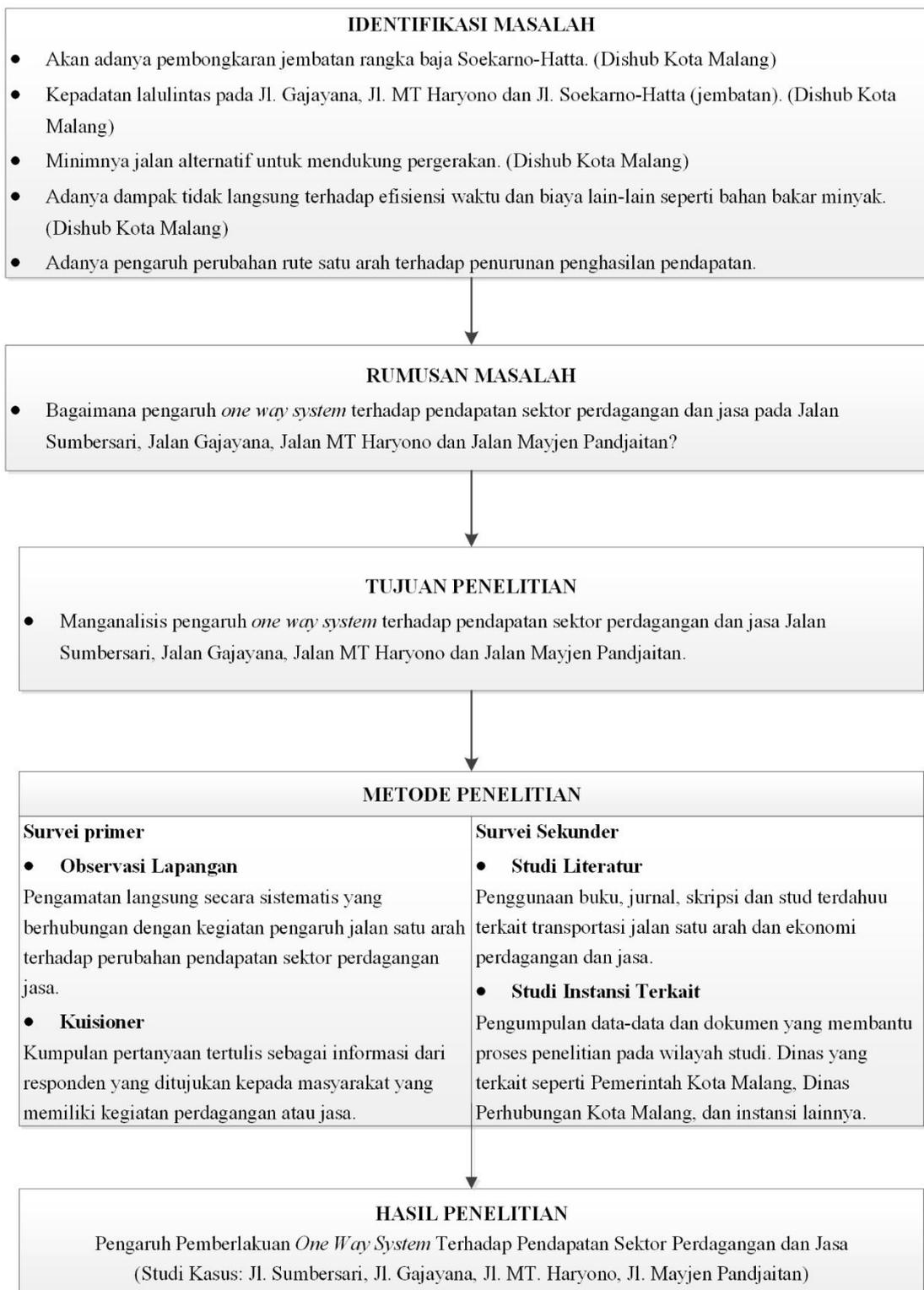
8

Penutup berisi Kesimpulan mengenai topik utama dalam penelitian dan saran-saran untuk penelitian selanjutnya mengenai pengaruh *one way system* pada jalan lingkar Universitas Brawijaya.



1.8 Kerangka Pemikiran

Pengaruh Pemberlakuan *One Way System* Terhadap Pendapatan Sektor Perdagangan Jasa (Studi Kasus: Jl. Sumbersari, Jl. Gajayana, Jl. MT. Haryono, Jl. Mayjen Pandjaitan)



Gambar 1.3 Kerangka Pemikiran