

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan erat hubungannya dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Selain itu peranan pemerintah, masyarakat, teknologi, sarana dan prasarannya sangat menentukan realisasinya suatu perencanaan. Pembangunan merupakan usaha modernisasi atau pembaharuan yang diarahkan dan direncanakan. Tujuan pembangunan nasional adalah terciptanya suatu tatanan kehidupan masyarakat yang maju dan memberikan kesejahteraan yang merata secara maksimal kepada masyarakat perkotaan maupun masyarakat pedesaan.

Pada hakekatnya pembangunan nasional adalah pembangunan seluruh masyarakat yang merata di seluruh wilayah Indonesia. Pembangunan yang benar-benar dinikmati oleh seluruh rakyat sebagai perbaikan tingkat yang berkeadilan sosial. Salah satu usaha untuk menciptakan hasil tersebut adalah melalui usaha pembangunan nasional yang selama ini telah menunjukkan kemampuan dan hasil serta telah dapat mengatasi sebagian masalah keadilan sosial.

Salah satu yang menunjang kesejahteraan masyarakat adalah sarana transportasi. Sarana transportasi merupakan salah satu kebutuhan manusia dalam melaksanakan aktivitas sosialnya. Apalagi pada zaman sekarang ini manusia membutuhkan waktu yang relatif pendek untuk menerima dan mengirim barang yang sifatnya harus segera. Transportasi juga merupakan sarana pelayanan untuk perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.

Transportasi merupakan bagian dari suatu fungsi masyarakat. Transportasi menunjukkan hubungan yang erat dengan masalah sosial, ekonomi, gaya hidup, keterjangkauan, produktivitas manusia dengan tingkat pelayanan dan pendistribusian suatu produk. Keberadaan transportasi merupakan dasar bagi pembangunan ekonomi dan perkembangan kota pada umumnya.

Penyelenggaraan transportasi menjadi masalah yang serius di Kabupaten Bandung. Kemacetan lalu lintas dan kemacetan kota yang buruk, parkir dan masalah lingkungan yang ditimbulkan memerlukan penanganan serius profesional, koordinatif dan berkelanjutan. Masalah transportasi muncul karena sampai tahun 2005, total panjang jalan di Kabupaten Bandung tergolong rendah rusak (Badan Pusat Statistik Jawa Barat, 2005).

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan di Kabupaten Bandung

NO	TAHUN	JENIS KENDARAAN				JUMLAH
		SPD MOTOR	MOBIL PNP	BUS -	SEDAN	
1	2	3	4	5	6	7
1	1997	137,696.001	46,010.00	3,753.00	15,794.00	203,253.00
2	1998	139,026.00	46,639.00	3,709.00	15,266.00	204,660.00
3	1999	139,882.00	47,066.00	3,673.00	14,378.00	204,961.00
4	2000	150,008.00	48,978.00	3,619.00	14,595.00	217,200.00
5	2001	172,879.00	50,677.00	3,508.00	15,813.00	242,877.00
PERTUMBUHAN		0.048	0.019	-0.013	0.001	0.037

Sumber : Badan Pusat Statistik Jawa Barat, 2005

Pada masa pembangunan selang ini penyediaan dan peningkatan sektor transportasi semakin besar, sebagai konsekuensi dari tuntutan masyarakat, sehingga kemampuan alat transportasi ditujukan untuk menyediakan jasa transportasi yang lebih berkualitas. Dalam hal ini diupayakan untuk memperlancar arus manusia dan barang ke berbagai tempat secara tertib, teratur, aman, rendah polusi dan hemat energi.

Pertambahan jumlah kendaraan umum maupun pribadi, perluasan kota, pertumbuhan penduduk dan perubahan kehidupan juga berpengaruh terhadap sistem transportasi. Hal ini telah dirasakan pengaruhnya terhadap kepadatan lalu lintas yang menimbulkan kemacetan dan ketidakteraturan lalu lintas. Oleh karena itu ketersediaan fasilitas-fasilitas fisik dan pengaturan pemanfaatan dalam pengelolaannya perlu disesuaikan dengan perkembangan yang ada bahkan harus mengantisipasinya. Jadi suatu kota harus teratur, tertib dan nyaman berikut fasilitas-fasilitas sosial harus lengkap, antara lain : kantor pemerintahan, pasar, rumah sakit, sekolah, tempat ibadah dan terutama sarana dan prasarana transportasi yang penempatan serta pengelolaannya harus tepat, sesuai dan harmonis sehingga terciptalah transportasi yang selamat, aman, nyaman dan lancar terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Fenomena tersebut juga terjadi di Wilayah Majalaya sebagai kota kecamatan yang memiliki jumlah penduduk yang tinggi penduduk 141.500 jiwa per tahun, yang tersebar di 11 desa, kebutuhan untuk hidup juga akan semakin tinggi. Hal ini terlihat pada pesatnya pertumbuhan dan perkembangan di pusat kota majalaya yang secara keruangan merupakan lokasi sentral dan orientasi penduduk Majalaya merupakan tempat yang strategis dan paling di incar untuk berlokasinya kegiatan ekonomi. Kondisi ini menyebabkan pusat kota menanggung beban untuk dapat menampung kegiatan tersebut. Kondisi ini pula menjadikan pusat kota berubah dan berkembang menjadi tempat beraglomerasinya kegiatan ekonomi terutama kegiatan perdagangan. Kondisi ini semakin pesat dan meluas sehingga pada saat ini sudah berada pada kondisi yang jenuh dan menyebabkan

kawasan fungsional sekitarnya berubah menjadi kontinum (kelanjutan) dari kawasan perdagangan pusat kota akibat pusat kota sudah tidak dapat menampung kegiatan-kegiatan tersebut. Tepi-tepi jalur jalan utama di Majalaya saat ini berubah menjadi kegiatan perdagangan, terutama pedagang kaki lima serta pertokoan dan pusat pembelanjaan lainnya, dan pola pemanfaatan lahannya menjadi bersifat campuran (*mixed and use*).

Penyelenggaraan bidang transportasi menjadi satu permasalahan serius di Wilayah Majalaya. Kemacetan lalu lintas, pelayanan angkutan kota yang buruk, perparkiran, pedagang kaki lima dan masalah yang ditimbulkannya memerlukan penanganan serius, professional, koordinatif dan berkelanjutan. Masalah transportasi muncul antara lain sampai tahun 2009 total panjang jalan di Majalaya sekitar 27,75 km dan diantaranya tergolong berkondisi rusak (dinas perhubungan kecamatan Majalaya Tahun 2009), selanjutnya dinas perhubungan kecamatan Majalaya Tahun (2009) menyebutkan empat tahun terakhir (2008-2004) pertumbuhan jalan di kota ini praktis statis alias nol persen. Tentunya tidak sebanding dengan tingginya laju pertumbuhan jumlah kendaraan yang selalu meningkat sebesar 11% pertahunnya. Peningkatan itu tersebar pada sepeda motor, disusul dengan mobil pribadi. Hal ini mengakibatkan kapasitas jalan yang tidak dapat mengakomodasi volume lalu lintas dan menjadi salah satu penyebab timbulnya kemacetan.

Dengan kurangnya prasarana jalan sedangkan sarana transportasi bertambah banyak menyebabkan sering terjadi kemacetan berlalu lintas di wilayah Majalaya. Kondisi tersebut di bebani dengan pola penggunaan jalan oleh kegiatan di luar kegiatan transportasi seperti para pedagang kaki lima (PKL), pasar tumpah, penggunaan lahan parkir serta masih rendahnya kedisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas. Kondisi itulah yang memicu timbulnya banyak titik kemacetan di seluruh Wilayah Majalaya.

Di bawah ini dapat dilihat ruas jalan yang mengalami kemacetan lalu lintas di Wilayah Majalaya:

Tabel 1.2
Volume Per Kapasitas(Q/C).
Populasi ruas jalan macet di Wilayah Majalaya dan
Sampel Ruas jalan Penelitian

NO	NAMA JALAN	Q/C
1	JALAN BOJONG RENGAS	0.25
2	JALAN LEUWI DULANG	0.24
3	JALAN BABAKAN	0.44
4	JALAN EMPER	0.03
5	JALAN SAPARAKO	0.72
6	JALAN EMPER	0.07
7	JALAN STASIUN	0.15
8	JALAN BABAKAN	0.53
9	JALAN KONDANG	0.42
10	JALAN TENGAH	0.31
11	JALAN MESJID AGUNG	0.10
12	JALAN ALUN-ALUN UTARA	0.28
13	JALAN KALAM	0.67
14	JALAN SUKAMANA	0.61
15	JALAN PASAR BARU	0.34
16	JALAN CARIK	0.28
17	JALAN ATI ROMPE	0.25
18	JALAN LASWI	0.31
19	JALAN CIKARO	0.70
20	JALAN GANDASOJA	0.15
RATA-RATA		0.30

Sumber : Dinas perhubungan kabupaten Bandung Tahun, 2009

Permasalahan kemacetan lalu lintas menjadi agenda penting pemerintah di Wilayah Majalaya demi terciptanya kelancaran dan kenyamanan berlalu lintas. Disatu pihak pemerintah majalaya harus mencari solusi terbaik untuk mengatasi permasalahan tersebut. Dilain pihak terbentuknya sikap, mental, dan kedisiplinan yang tinggi di kalangan para pengguna jalan menjadi salah satu jalan demi terciptanya kenyamanan berlalu lintas.

Masalah diatas menjadi kajian menarik bagi penulis untuk meneliti lebih dalam lagi. Untuk itu penulis mencoba mengungkap permasalahan kemacetan di Wilayah Majalaya yang kaitanya dengan sarana dan prasarana transportasi di Wilayah Majalaya serta faktor-faktor penyebab kemacetan di Wilayah Majalaya. Dalam mengarahkan pembahasan penulis menjabarkan melalui judul :

‘Analisis Kemacetan Lalu Lintas Di Wilayah Majalaya Kabupaten Bandung’

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dan masalah yang diungkapkan, perlu adanya pembatasan masalah agar pembahasannya lebih jelas dan terarah. Masalah tersebut dapat dirumuskan kedalam bentuk pertanyaan-pertanyaan seperti berikut ini:

1. Bagaimanakah sarana dan prasarana transportasi lalu lintas di Wilayah Majalaya Kabupaten Bandung?
2. Faktor-faktor utama apa saja yang menjadi penyebab kemacetan di Wilayah Majalaya Kabupaten Bandung?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian dan pembahasan ini, penulis mempunyai beberapa kaitan yaitu sebagai berikut :

1. Mengetahui kondisi sarana dan prasarana transportasi lalu lintas di Wilayah Majalaya Kabupaten Bandung;
2. Menganalisis faktor-faktor utama yang menjadi penyebab kemacetan di Wilayah Majalaya Kabupaten Bandung.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan pada tujuan penelitian di atas, maka dalam pembahasan ini banyak manfaat yang dapat diambil antara lain adalah sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis,

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk bidang pendidikan khususnya yang berkaitan dengan lingkungan hidup, sosial dan ekonomi masyarakat.

2. Manfaat Praktis

Mengidentifikasi evaluasi kemacetan lalu lintas di Wilayah Majalaya.

3. Memberikan gambaran yang mengungkapkan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap ketidakteraturan alat transportasi umum di Wilayah Majalaya.

4. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas ilmu geografi khususnya dalam menelaah tata ruang kota dan pengembangannya terutama pengelolaan dan pengaturan alat transportasi umum.

5. Bagi peneliti yaitu untuk menambah wawasan dan pengetahuan yang lebih luas dalam bidang studi geografi khususnya geografi perkotaan.

E. Definisi Operasional

Untuk menjelaskan arah penelitian ini diperlukan suatu penjelasan mengenai arti atau maksud dari istilah-istilah yang digunakan pada judul skripsi di atas, sehingga timbul kesegaman penafsiran terhadap hal-hal yang ditelankan pada pembahasan ini. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Nasution (1985 ; 28) sebagai berikut:

Istilah-istilah, kata-kata atau pengertian yang perlu atau yang digunakan dengan maksud tertentu, harus diberi penjelasan atau batasan, agar jangan timbul penafsiran yang macam-macam dalam keseluruhan itu, istilah-istilah harus digunakan dengan makna yang berbeda dapat menimbulkan kesalahan pahaman..

1. Analisis

Analisis adalah suatu untuk memperoleh dan menyediakan data yang berguna untuk menilai alternatif keputusan. Baik pengukuran maupun penilaian sangat esensial bagi pengambilan keputusan.

Analisis adalah suatu proses penilaian sumber daya untuk tujuan tertentu dengan menggunakan suatu pendekatan atau cara yang sudah teruji. Hasil evaluasi akan memberikan informasi dan/atau arahan penggunaan sesuai dengan keperluan.

Berbagai sistem analisis dilakukan dengan menggunakan pendekatan yang berbeda seperti sistem perkalian parameter, sistem penjumlahan parameter dan sistem pencocokan (matching) antara sistem sarana dan prasarana dan kemacetan lalu lintas di Wilayah Majalaya Kabupaten Bandung.

2. Kemacetan

Keadaan dimana volume lalu lintas telah melebihi kapasitas jalan. Indikator kemacetan ini terlihat dari gerakan kendaraan yang mengalami hambatan. Kemacetan lalu lintas merupakan akibat dari volume lalu lintas yang tidak mampu diakomodasi oleh ruas jalan yang mengakibatkan tingginya waktu perjalanan dan rendahnya kecepatan rata-rata. Kemacetan lalu lintas (congestion) di jalan terjadi karena ruas jalan tersebut sudah tidak mampu menerima/melewatkan luapan arus kendaraan yang datang secara lancar. Kemacetan yang di maksud dalam penelitian ini adalah kemacetan lalu lintas yang terjadi di Wilayah Majalaya.

Kemacetan menurut Wikipedia-Indonesia adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbang nya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta, Bandung, Surabaya dan kota-kota besar lainnya.

Salah satu indikator dari kemacetan lalu lintas adalah kecepatan perjalanan atau waktu perjalanan pada ruas-ruas jaringan jalan kota. Dengan melihat korelasi terhadap volume lalu lintas, dapat diketahui tingkat pelayanan jalan yang merupakan informasi mendasar perlunya langkah pengembangan sistem jaringan jalan.

3. Sarana dan Prasarana Transportasi

Sarana dan prasarana transportasi yang memadai sebagai urat nadi pertumbuhan ekonomi dan interaksi antar pelaku ekonomi menjadi sangat penting guna menciptakan suasana yang aman, nyaman, dan lancar. Saat ini parameter mobilitas sudah tidak ditentukan lagi dengan jarak namun lebih menekankan pada aspek ketepatan waktu dan biaya yang dapat dijangkau oleh setiap lapisan masyarakat pengguna jasa transportasi. Dengan adanya sarana transportasi yang terjangkau dan memadai maka akan memudahkan interaksi antar pelaku ekonomi (masyarakat) dan sekaligus akan menjadi tulang punggung perkembangan suatu wilayah.

Namun keberadaan sarana transportasi ibarat dua mata uang yang tak dapat dipisahkan. Selain memiliki dampak positif bagi perkembangan ekonomi wilayah, keberadaan sarana transportasi juga dapat menjadi sumber pemicu masalah apalagi jika tidak dibarengi dengan hukum atau perundang-undangan yang jelas dan tegas. Keberadaan sarana transportasi baru misalnya pembangunan jalan akan disusul dengan pemanfaatan ruang di sekitar jalan tersebut. Pemanfaatan ruang ini akan terus berlanjut dan akan terus mengurangi jumlah ruang yang tersedia. Ketersediaan ruang sangat terbatas namun kebutuhan manusia akan ruang seolah tanpa batas. Hal ini akan menimbulkan pemborosan manfaat ruang dan penurunan kualitas ruang yang sangat signifikan. Kemudian pemanfaatan ruang yang "kebablasan" tersebut akan menimbulkan efek negatif pada aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Dalam pemanfaatan ruang dibutuhkan penataan ruang untuk mengatur pemanfaatannya berdasarkan besaran kegiatan, jenis kegiatan, fungsi lokal, kualitas ruang, dan estetika lingkungan (Muta'ali, 2002). Dalam hal ini setiap wilayah ataupun negara akan memiliki hukum atau undang-undang sesuai dengan kebutuhannya. Namun di kebanyakan negara berkembang seperti di Indonesia, ketaatan terhadap peraturan tata ruang sangat minim sehingga deteorisasi lingkungan terus berlanjut dan berakibat pada pemanfaatan ruang yang tidak berkelanjutan.

4. Lalu lintas

Lalu lintas adalah gerak kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, pejalan kaki dan hewan di jalan yang merupakan salah satu cabang dari transportasi yang menyangkut operasi dari jalan (*Dinas Perhubungan Kota Bandaung*).

Penataan lalu lintas adalah upaya serius sebagai pembinaan dan pengendalian untuk menunjang pelaksanaan atau realisasi perencanaan jaringan jalan, sesuai peraturan dan ketentuan dengan faktor koreksi masyarakat, agar pertumbuhan ekonomi yang ada dapat berlangsung lebih lancar, dengan tingkat fiksi dalam sistem jaringan jalan kota yang minimal.