

PENGELOLAAN LALU LINTAS DI KAWASAN MALIOBORO

Angga May Saputra¹, Yenny Dwi Artini²

Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi (STIA) “AAN” Yogyakarta

Email: ¹angga.maysaputra98@gmail.com ²dwiartiniy@gmail.com

Abstract

The city of Yogyakarta is one of the cities in Indonesia which is visited by many immigrants from outside the region with various interests of each. This also affects the increasing use of transportation in large numbers, so that traffic jams often occur in the Malioboro area which is the business center and one of the tourist destinations in the city of Yogyakarta. This study aims to determine traffic management in the Malioboro area of Yogyakarta City, and to determine the factors that hinder traffic management in the Malioboro area. This research was carried out with a qualitative approach. The references used which are also indicators in this research are Article 2 concerning the principles of traffic management and Article 4 concerning the scope of traffic administration in Regional Regulation No. 1 of 2019 concerning the implementation of traffic and road transportation in the City of Yogyakarta. Data collection was done by interview, observation, and documentation.

Keyword: *Service Quality; Sleman E-Book Service.*

Pendahuluan

Sepanjang jalan Malioboro kota Yogyakarta merupakan kawasan yang dikenal sebagai tujuan wisata kota Yogyakarta, sekaligus merupakan kawasan pusat bisnis atau ekonomi, dan sekitar 21 instansi Pemerintahan berada di sekitar kawasan Malioboro. Oleh karena itu, kawasan Malioboro selalu ramai. Menurut Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kawasan Malioboro, dari keseluruhan masyarakat di Yogyakarta hampir seperempatnya melintasi Kawasan Malioboro setiap jamnya, dengan presentase tujuan masyarakat untuk melintasi Kawasan Malioboro terbagi sekitar 89% masyarakat memiliki tujuan di Kawasan Malioboro hingga titik 0 kilo meter dan 11% masyarakat hanya melintasi Kawasan Malioboro saja, masyarakat yang lain cenderung lebih memilih untuk melintas pada jalur lain seperti: Jalan Mataram dan Jalan Pasar Kembang (<https://nasional.republika.co.id/>, diakses pada tanggal 7 Januari 2020, pada pukul 20:12 WIB).

Dikutip dari situs resmi Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Yogyakarta, terkait dengan pertumbuhan volume kendaraan di Kota Yogyakarta Kepala Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta mengatakan bahwa hingga tahun 2019 rata-rata setiap tahunnya selalu ada penambahan kendaraan baru sekitar 4 persen untuk mobil baru dan 6 persen untuk motor baru. Tanpa adanya penambahan ruas jalan, penambahan jumlah kendaraan tersebut tentu menambah kepadatan lalu lintas di Kota Yogyakarta (diakses melalui <https://dishub.jogjaprov.go.id/berita/jumlah-kendaraan-di-jogja-terus-bertambah-rekayasa-lalu-lintas-jadi-solusi>, diakses pada 7 Januari 2020, pada pukul 21:05 WIB). Dengan terus bertambahnya jumlah kendaraan di Kota Yogyakarta, tentu akan mempengaruhi juga kepadatan lalu lintas di kawasan Malioboro. Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta hanya bisa melakukan rekayasa lintas sebagai upaya dalam merespon pertumbuhan jumlah kendaraan di Kota Yogyakarta tersebut.

Kondisi kesemrawutan lalu lintas di kawasan Malioboro Yogyakarta selain disebabkan tingginya jumlah kendaraan yang masuk di kawasan tersebut, juga disebabkan beberapa hal berikut:

1. Bertambahnya persentase wisatawan di Kota Yogyakarta yang berdampak pada bertambahnya jumlah pengunjung di Malioboro, sehingga peningkatan pengunjung tersebut mempengaruhi pula pada pertumbuhan pengguna jalan di Kawasan Malioboro, mengingat kawasan Malioboro merupakan pusat kunjungan wisata di Kota Yogyakarta. Oleh karena itu, di Kawasan Malioboro masih kerap terjadi kemacetan di beberapa titik karena dirasa tidak

sesuai kapasitas jalan dengan jumlah pengguna (<https://jogja.tribunnews.com/2019>, diakses pada tanggal 11 Januari 2020, pada pukul 18:45 WIB).

2. Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, kesemrawutan lalu lintas di Kawasan Malioboro juga dikarenakan banyaknya kendaraan yang hendak menjemput penumpang (seperti: Gojek dan Grab, baik sepeda motor ataupun mobil) yang kerap berhenti disembarang tempat. Hal tersebut tidak hanya membuat kondisi jalan menjadi semrawut namun juga beberapa kali menyebabkan terjadinya kecelakaan.
3. Kesemrawutan di Kawasan Malioboro juga diakibatkan oleh banyaknya lahan parkir ilegal yang memakan ruas jalan, sehingga kondisi jalan semakin sempit. Pemerintah Kota Yogyakarta memang menyediakan lahan parkir yang status perizinannya jelas pada beberapa titik terdekat dari Kawasan Malioboro, namun masyarakat merasa parkir ilegal lebih dekat dengan lokasi tujuan mereka.

Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan bertanggung jawab atas penyelenggaraan kenyamanan dalam lalu lintas dan pengaturan terhadap berbagai pengguna transportasi darat atau angkutan jalan di Kawasan Malioboro. Hal ini sesuai Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 3, bahwa angkutan umum diselenggarakan bertujuan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu antar transportasi lainnya dan supaya dapat meningkatkan kualitas pelayanan transportasi umum.

Kebijakan yang pernah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam mengelola lalu lintas di sekitar Kawasan Malioboro pada tahun 2016 yang dipengaruhi adanya antrian kendaraan roda empat dari Jalan Mataram menuju Kawasan Malioboro mencapai 800 meter. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memberikan beberapa kebijakan selain membatasi akses kendaraan masuk Kawasan Malioboro dengan melakukan beberapa rekayasa lalu lintas juga melakukan pengaturan durasi lampu lalu lintas dengan menyesuaikan kepadatan yang berada pada tiap simpang di Kawasan Malioboro, hal tersebut sebagai upaya mengurangi kepadatan arus di Kawasan Malioboro Kota Yogyakarta (<https://republika.co.id/2016>, diakses pada tanggal 3 Agustus 2020, pada pukul 21:24 WIB).

Untuk mencapai tujuan tersebut maka dijelaskan pada pasal 2 bahwa pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan berdasarkan asas-asas tertentu, seperti: asas transparan, asas akuntabel, bersifat berkelanjutan, partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif,

seimbang, terpadu, mandiri, dan adil. Berdasarkan penjelasan pada pasal dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Yogyakarta tersebut, bahwa Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta diharuskan untuk membangun sarana dan prasarana transportasi yang memadai serta memenuhi aspek nyaman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu antar transportasi, sehingga dapat mewujudkan pelayanan penyelenggaraan lalu lintas yang berkualitas.

Konsep Manajemen Lalu Lintas

Menurut Sani (2012:38), manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas suatu transportasi. Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, sehingga perlu dilakukannya:

1. Peningkatan kapasitas jalan, persimpangan, dan/jaringan jalan.
2. Pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau pemakai jalan tertentu.
3. Penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan mempertimbangkan keterpaduan intra dan antar moda.
4. Penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan atau perintah bagi pemakai jalan.

Proses perencanaan dalam sistem transportasi menurut Sani (2012:39), mencakup aktivitas untuk:

1. Menginterventarisasi dan mengevaluasi tingkat pelayanan (*level of service*) lalu lintas. Menginterventarisasi dimaksudkan mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan termasuk persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan kecepatan dan keselamatan.
2. Menetapkan tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan perlu memperhatikan beberapa hal, meliputi: menyesuaikan pelaksanaan pelayanan apakah sudah sesuai dengan rencana umum jaringan transportasi jalan. Adapun indikator yang dapat dijadikan pengamatan, meliputi: kegunaan bangunan jalan, kapasitas bangunan jalan, karakteristik jalan, karakteristik lalu lintas.
3. Menetapkan pemecahan permasalahan lalu lintas.

4. Menyusun rencana dan program pelaksanaan implementasinya. Maksud rencana dan implementasi, meliputi: penentuan tingkatan pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas, markah jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendalian dan pengamanan pemakai jalan, usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan maupun penyuluhan kepada masyarakat.

Pengaturan pada jalan merupakan suatu kegiatan untuk berlalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu, termasuk dalam hal ini penataan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan perintah bagi pemakai jalan yang tertuang dalam rambu-rambu markah (Sani, 2012:40).

Pengawasan ini dilakukan oleh petugas yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan terhadap pelaksana peraturan yang ada apakah dilaksanakan dengan baik oleh pengendara (Sani, 2012:40), yang meliputi aktivitas:

- 1) Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksana kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektivitas dari kebijaksanaan tersebut untuk ditentukan pengambilan keputusan yang dirasa lebih tepat. Termasuk dalam kegiatan pemantauan antara lain meliputi inventarisasi mengenai kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan koreksi yang telah dilakukan oleh pelanggar tersebut.
- 2) Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Tindakan korektif dimaksudkan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang telah ditentukan.

Pengendalian pada transportasi pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas kepada pengemudi, meliputi aktivitas:

- 1) Pemberian arahan atau petunjuk dalam ketentuan ini berupa penetapan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan pelaksanaan manajemen lalu lintas, dengan maksud agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang ditetapkan.
- 2) Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas. Pada angkutan lain pengawasan dan pengendalian dilakukan pada tempat yang sama (Sani, 2012:41).

Berdasarkan pengertian di atas dapat penulis simpulkan bahwa dalam melakukan manajemen lalu lintas supaya berjalan dengan baik bagi keselamatan dan tercapainya harapan seluruh pengguna kepentingan berkendara perlu dilakukannya beberapa tahapan yang ditempuh, yaitu: melakukan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian secara bertahap guna menentukan rencana yang tepat dalam manajemen lalu lintas sesuai dengan kebutuhan pengendara, kondisi lingkungan, permasalahan yang ditemui, dan mempertimbangkan sumber daya yang tersedia.

Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No 1 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam rapat paripurna yang juga telah diperoleh persetujuan bersama antara Dewan Perwakilan Daerah Istimewa Yogyakarta dan Wali Kota Yogyakarta pada 25 Februari 2019. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Negara, sehingga maksud penetapan Perda tersebut adalah untuk mempertajam aturan terkait dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Yogyakarta.

Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 tahun 2019 memuat 40 pasal terkait dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat Kota Yogyakarta dengan upaya memenuhi dan mendukung kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, serta dalam upaya memenuhi kebutuhan masyarakat akan ketersediaan transportasi yang baik, aman, dan nyaman seiring dengan bertambahnya volume kendaraan yang terus bertambah tiap tahunnya. Dengan demikian, Perda No. 1 Tahun 2019 tersebut dirasa penting untuk diterapkan.

Untuk mewujudkan tujuan yang telah disebutkan di atas, maka pasal 2 Perda No. 1 Tahun 2019 akan dikembangkan agar dapat menjadi acuan penelitian ini. Pasal 2 tersebut berisi penegasan tentang asas-asas pelaksanaan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu:

- a. Asas transparan, yang dimaksudkan dengan asas transparan, yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur, sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan;

- b. Asas akuntabel, yang dimaksudkan dengan asas akuntabel yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat dipertanggungjawabkan;
- c. Asas berkelanjutan, yang dimaksudkan dengan asas berkelanjutan yaitu penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis kelayakan moda transportasi dan rencana umum pembangunan serta pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. Asas partisipatif, yang dimaksudkan dengan asas partisipatif yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan;
- e. Asas bermanfaat, yaitu semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat;
- f. Asas efisien dan efektif, yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh pemerintah daerah secara berdaya guna dan berhasil guna;
- g. Asas seimbang, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dilaksanakan sedemikian rupa, sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- h. Asas terpadu, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antar moda transportasi;
- i. Asas mandiri, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus bersandikan pada kepribadian bangsa berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional, dan memperhatikan pangsa muatan yang wajar dalam transportasi;
- j. Asas adil, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun.

Asas-asas tersebut di atas menjadi tolok ukur dalam melakukan pengamatan terhadap penyelenggaraan lalu lintas di Kawasan Malioboro Kota Yogyakarta, apakah sudah sesuai dengan yang diharapkan masyarakat dan pemerintah Kota Yogyakarta.

Pasal 4 Perda No. 1 Tahun 2019 berisi tentang ruang lingkup penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi:

- a. Manajemen dan rekayasa lalu lintas, yaitu 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;
- b. Manajemen kebutuhan lalu lintas, adalah kegiatan yang dilaksanakan dengan sarana meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas;
- c. Angkutan jalan, yaitu perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan;
- d. Sistem informasi dan komunikasi transportasi, yaitu sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
- e. Peran serta masyarakat.

Pengelolaan lalu lintas di kawasan Malioboro Yogyakarta adalah upaya yang dilakukan oleh Dinas terkait untuk mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di kawasan Malioboro Yogyakarta dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat untuk memenuhi dan mendukung kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan serta manajemen dan rekayasa kebutuhan lalu lintas untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan ketersediaan transportasi yang baik, aman dan nyaman.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Metode penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk memberikan penjelasan mengenai fenomena yang terjadi pada masa sekarang, serta untuk menggambarkan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta atau sifat-sifat dan hubungan antara fenomena yang diteliti (Moleong, 2007:21). Metode kualitatif dipilih untuk mengetahui fakta-fakta yang terjadi di lapangan secara lebih nyata, kemudian akan dapat diketahui tentang bagaimana pengelolaan lalu lintas di Kawasan Malioboro Kota Yogyakarta yang sebenar-benarnya.

Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan yang terlibat dalam proses penyelenggaraan lalu lintas di Kawasan Malioboro, Kota Yogyakarta. Beberapa sumber yang ditentukan sebagai objek penelitian guna memperoleh data yaitu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Unit Pelaksana Teknis Malioboro, dan Masyarakat di Kawasan Malioboro.

Dalam penelitian ini, yang menjadi informan penelitian adalah orang-orang yang dianggap terbaik atau terpercaya dalam memberikan informasi yang dibutuhkan kepada peneliti. Informan dalam penelitian ini berjumlah 9 Orang yaitu:

1. Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta atau yang mewakili (1 orang)
2. Kepala Unit Pelaksana Teknis Kawasan Malioboro (1 orang)
3. Masyarakat di sekitar Kawasan Malioboro Yogyakarta dengan kriteria khusus yaitu berusia 20 tahun lebih dan rutin beraktivitas di Kawasan Malioboro minimal 5 tahun terakhir (7 orang) yang terdiri dari:warga lokal yang bertempat tinggal di sekitar kawasan Malioboro (2 orang), pengendara kendaraan roda 4 (1 orang), kendaraan roda dua (1 orang), pengemudi becak (1 orang), petugas parkir (1orang), pengemudi ojek online (1 orang).

Pembahasan

Pemenuhan Asas Penyelenggaraan Lalu Lintas Sesuai dengan PERDA No. 1 Tahun 2019 pada Pasal 2

1. Asas Transparan

Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta telah menyampaikan segala bentuk rancangan kerja dan rancangan anggaran melalui *website* resmi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan terkadang melalui berbagai media cetak, sehingga harapannya masyarakat mengetahui tentang rencana dari berbagai kegiatan yang akan dilakukan khususnya di Kawasan Malioboro. Oleh karena itu, dengan dilakukannya transparansi tersebut masyarakat juga turut berperan apabila dalam realita di lapangan dijumpai penyelewengan-penyelewengan yang dilakukan oleh oknum yang kurang bertanggungjawab, sebagai contoh penyampaian informasi yaitu menyampaikan informasi uji coba Kawasan Malioboro bebas kendaraan yang sering disebut dengan agenda Selasa Wage.

2. Asas Akuntabel

Pertanggungjawaban kerja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan saat ini dapat dikatakan terbagi, pembagian tersebut diantaranya adalah dengan membuat laporan

pertanggungjawaban kerja bagi institusi setiap tahunnya. Bagi masyarakat luas bentuk tanggungjawaban kegiatan kerja atau kebijakan dapat dirasakan pada dampak fisik ataupun non fisik sesuai dengan kondisi di lapangan. Segala kegiatan yang dijalankan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta diantaranya memperoleh anggaran kerja melalui APBD Kota, APBD Provinsi, maupun APBN guna pembangunan Kawasan Malioboro tersebut dan selalu dibawah pengawasan BPK Inspektorat. Melalui anggaran tersebut, maka setiap penggunaan dana Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta selalu menekankan kejujuran pada setiap SDM yang ada. Hal tersebut untuk mengantisipasi adanya kecurangan dalam bentuk memanipulasi anggaran yang diterima.

3. Asas Berkelanjutan

Keberlanjutan dalam mengelola Kawasan Malioboro selalu berdasarkan dengan cita-cita Pemerintah Kota Yogyakarta untuk mewujudkan Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestiran, maka setiap kebijakan yang dilakukan selalu berdasarkan cita-cita tersebut. Untuk menempuh cita-cita tersebut pasti tidak dilakukan secara instan, melainkan perlu membentuk tatanan kebijakan berlandaskan strategi khusus dalam mengelola Kawasan Malioboro secara bertahap dan berkelanjutan.

Berdasarkan tahapan-tahapan kebijakan dan pembangunan, dapat diamati melalui berbagai dokumen lama yang telah dilakukan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, yaitu pembangunan TKP (Tempat Kendaraan Parkir) yang saat ini telah tersedia di antaranya: TKP Abu Bakar Ali, TKP Beskalan, TKP Senopati, dan TKP Ngabean. Sedangkan, kita ingat dahulu parkir kendaraan di Kawasan Malioboro dapat dilakukan di kanan kiri jalan. Pembangunan TKP-TKP tersebut merupakan salahsatu tahapan pembangunan penunjang dalam rangka mewujudkan cita-cita Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian. Hal tersebut dikarenakan pada saat kelak direalisasikan Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian, maka kendaraan bermotor dilarang untuk melintasi Jalan Malioboro dan hanya diperuntukan untuk pejalan kaki, becak kayuh, dan bus angkutan umum, ambulans, dan tamu negara saja, sehingga bagi pengunjung dapat memarkirkan kendaraannya pada TKP-TKP yang telah tersedia. Keberlanjutan tersebut pada intinya dapat dimulai dari pola pikir merencanakan suatu kebijakan.

4. Asas Partisipatif

Dalam upaya menunjang partisipasi dari berbagai pihak dalam setiap keputusan kebijakan yang akan diterapkan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta selain bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Provinsi DIY dan Unit Pelaksana Teknis Kawasan Malioboro, dan beberapa pihak lainnya, juga melibatkan beberapa perwakilan elemen masyarakat dan institusi perguruan tinggi terpilih. Dari berbagai perwakilan elemen masyarakat dan institusi perguruan tinggi tersebut sesuai dengan tujuan dan kepentingan dan dirasa memiliki pengaruh dalam perumusan kebijakan, seperti: masyarakat di sekitar Kawasan Malioboro, paguyuban becak, paguyuban pedagang kaki lima, atau RT atau RW setempat sebagai upaya melibatkan masyarakat di sekitar Kawasan Malioboro dalam membantu penyusunan kebijakan khususnya menginformasikan kepada rekan-rekan mereka, sehingga harapannya dapat membantu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam mengelola Kawasan Malioboro.

5. Asas Bermanfaat

Salahsatu kebijakan yang membuktikan bahwasannya kebijakan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam mengelola Kawasan Malioboro memiliki nilai tambah bagi pengguna jalan adalah dengan dikeluarkannya keputusan yang bersifat larangan bagi bus angkutan kecuali TransJogja untuk melintasi jalan di sepanjang Kawasan Malioboro. Karena apabila dipaksakan bus pariwisata masih melintas di Kawasan Malioboro tidak menutup kemungkinan akan terjadi kemacetan panjang seperti kondisi lalu lintas sebelum diterapkannya kebijakan ini.

Larangan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta tersebut tidak semata-mata langsung memberikan larangan saja, melainkan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta juga melakukan koordinasi lapangan dalam bentuk team kerja dan dilakukan penelitian secara bertahap untuk memberikan solusi yang tepat yaitu saat ini bus yang melintas di Kawasan Malioboro hanya diperizinkan bagi bus Trans Jogja saja, sedangkan untuk bus angkutan ataupun bus pariwisata dialihkan melalui jalan lain di sekitar Kawasan Malioboro dan diarahkan menuju lokasi parkir yang disediakan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta bagi bus kota atau bus pariwisata, kegiatan tersebut membuktikan bahwa kebijakan yang dilakukan selalu memiliki nilai tambah bagi masyarakat salah satu upaya yang dilakukan dengan melakukan manajemen rekayasa lalu lintas.

6. Asas Efisien dan Efektif

Pelayanan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dirasa masih mempertimbangkan keefektivitasan dan keefisienan dalam mengambil tindakan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas di Kawasan Malioboro. Tanpa harus merubah bentuk fisik yang ada, sebab apabila harus melakukan pelebaran jalan atau menambah akses jalan, selain memerlukan biaya yang sangat besar juga memerlukan waktu yang sangat lama. Kawasan Malioboro sudah tidak memungkinkan jika dilakukan pelebaran jalan. Dengan demikian dalam menjamin keefisien dan keefektivitasan dalam menyelesaikan permasalahan yang ada, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta menekankan solusi dengan melakukan manajemen rekayasa lalu lintas di Kawasan Malioboro.

7. Asas Seimbang

Beberapa pengupayaan yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam mengelola lalu lintas di Kawasan Malioboro menjadi lebih seimbang antara volume jalan dengan tingginya jumlah kendaraan bermotor yang melintas, sehingga tidak menyebabkan kemacetan lagi adalah:

- a) Pengontrolan lalu lintas dengan melakukan pengaturan terhadap durasi waktu *traffic light* di setiap persimpangan Kawasan Malioboro. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi terjadinya penumpukan kendaraan pada satu tempat di sepanjang Kawasan Malioboro, sebab berdasarkan keluhan masyarakat sering terjadi kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan roda empat yang berhenti untuk jalan bergiliran. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta melakukan pengaturan pada traffic light di setiap persimpangan di Kawasan Malioboro selain mempertimbangkan minimnya ruas jalan di sana juga meminimalisir kemacetan.
- b) Melakukan penataan bagi pengguna kepentingan di sana, seperti: becak dan andong di sepanjang Kawasan Malioboro. Penataan dilakukan dengan menyediakan lokasi mangkal khusus bagi andong dan becak kayuh, sehingga tidak mengganggu jalan bagi pengendara bermotor yang melintasi Kawasan Malioboro.

8. Asas Tepadu

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta melakukan pengkajian secara rutin dengan harapan terjadinya hasil penunjang sebagai dasar menunjang pemutusan kebijakan. Adapun salahsatu upaya yang ditempuh untuk mengelola lalu lintas di Kawasan Malioboro supaya lebih terpadu saat ini adalah dengan memanfaatkan sistem ATCS (*Area Traffic Control System*).

9. Asas Mandiri

Dalam melakukan pengelolaan lalu lintas di Kawasan Malioboro sejauh ini sudah berjalan secara mandiri, mandiri disini perlu digaris bawahi bukan bermaksud Dinas Perhubungan mampu melakukan sendiri melainkan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta selalu menanamkan pola pikir mandiri, yaitu apapun yang menjadi permasalahan atau dalam kaitannya perencanaan selalu berusaha untuk menentukan sendiri, namun tetap dibantu beberapa pihak terkait seperti institusi perguruan tinggi, atau pihak-pihak yang memiliki kepentingan, maka hasil yang didapat akan lebih maksimal.

10. Asas Adil

Sebagai contoh bahwa pengelolaan lalu lintas di Kawasan Malioboro sudah mencapai keadilan bagi berbagai pihak Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta juga mempertimbangkan profesi juru parkir yang terpaksa berhenti mata pencariannya dikarenakan adanya keputusan untuk menutup beberapa lahan parkir yang dirasa mengganggu laju lalu lintas di Kawasan Malioboro. Solusi yang diberikan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta adalah sebagian juru parkir yang bertempat tinggal di sekitar Kawasan Malioboro dipindah kerjakan untuk mengurus parkir kendaraan di TKP yang disediakan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta, sedangkan bagi juru parkir yang bertempat tinggal di luar Kawasan Malioboro Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memberikan uang pesangon atau kompensasi sesuai yang disepakati, dengan harapan uang tersebut sebagai biaya sambung hidup selama juru parkir mencari pekerjaan lain.

Upaya Penyelenggaraan Lalu Lintas Berdasarkan Ruang Lingkup Sesuai dengan PERDA No 1 Tahun 2019 pada Pasal 4

1. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Malioboro

Saat ini sebagai upaya memperbaiki permasalahan lalu lintas di Kawasan Malioboro yang kerap dikeluhkan dengan kemacetannya, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta telah melakukan berbagai upaya dengan teknik rekayasa lalu lintas. Rekayasa lalu lintas yang telah dilakukan di antaranya:

- a) Akses kendaraan yang akan melintasi jalan utama di Malioboro hanya dibuat satu arah yaitu jalan dari Jalan Pasar Kembang menuju Alun-Alun Utara. Beberapa titik gang di Kawasan Malioboro juga dilakukan kebijakan yang sama yaitu hanya satu arah, seperti:

Jalan Dagen, Jalan Sosrowijayan, Jalan Pabringan, dan lain-lain. Ditambah lagi pada saat hari-hari tertentu seperti malam sabtu dan minggu, atau malam pergantian tahun, maka akan dilakukan penambahan pengalihan jalan menjadi satu arah, seperti akses jalan menuju Kawasan Malioboro harus melintasi Stadion Kridosono terlebih dahulu guna memutar kendaraan. Pengalihan lalu lintas menjadi jalan satu arah adalah solusi cepat dengan efisiensi waktu dan biaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Dengan dilakukannya pengalihan lalu lintas tersebut maka akan terjadi pemilahan antara moda transportasi yang akan masuk dengan yang akan keluar dari Kawasan Malioboro, sehingga dengan demikian akan meminimalisir kemacetan kendaraan yang disebabkan oleh penumpukan moda transportasi.

- b) Rekayasa lalu lintas di Kawasan Malioboro berikutnya, yaitu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta melakukan penambahan durasi waktu pada *traffic light* pada persimpangan di sekitar Kawasan Malioboro. Penambahan durasi waktu pada *traffic light* disebabkan oleh tingginya jumlah moda transportasi yang melintasi Kawasan Malioboro, sehingga perlu dilakukan penambahan durasi dengan harapan akan meminimalisir antrian antar moda transportasi yang akan berdampak pada kemacetan lalu lintas.
- c) Rekayasa lalu lintas berikutnya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta adalah memberikan pengaturan jalan bagi pejalan kaki di sepanjang Kawasan Malioboro yaitu dengan melakukan pemilahan arah pejalan kaki dari dua sisi jalan. Adapun pemilahan tersebut adalah bagi sisi barat diperuntukkan bagi pejalan kaki dari selatan menuju ke utara, sedangkan di sisi timur diperuntukkan bagi pejalan kaki dari arah utara menuju ke selatan. Rekayasa tersebut dilakukan sebagai upaya dalam mewujudkan laju lalu lintas yang lebih tertata di Kawasan Malioboro.

2. Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas di Kawasan Malioboro

Dalam upaya pemenuhan kebutuhan lalu lintas di Kawasan Malioboro, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sudah dilakukan sesuai dengan tujuan dan kebutuhannya. Beberapa yang telah terpenuhi seperti:

- a) Bagi pejalan kaki yaitu dilakukan pemasangan beberapa *traffic light* penyebrangan di sepanjang Kawasan Malioboro. Pemasangan *traffic light* penyebrangan dilakukan selain dengan tujuan meminimalisir kesemrawutan lalu lintas juga sebagai upaya dalam meminimalisir resiko kecelakaan di Kawasan Malioboro.

- b) Pemenuhan kebutuhan lalu lintas di Kawasan Malioboro juga dilakukan dengan pemasangan ATCS (*Area Traffic Control System*) pada Kawasan Malioboro dan beberapa titik disekitarnya. Pemasangan ATCS tersebut selain berfungsi sebagai media dalam melakukan pemantauan dan pengontrolan lalu lintas di Kawasan Malioboro juga sebagai media untuk mendukung keamanan aktivitas di Kawasan Malioboro.
- c) Pemenuhan kebutuhan lalu lintas berikutnya yaitu dengan menyediakan sarana dan prasarana bagi moda transportasi di Kawasan Malioboro, seperti: penyediaan tempat parkir kendaraan, penyediaan titik rambu-rambu lalu lintas, dan penyediaan titik pemberhentian moda transportasi dan angkutan.
3. Kebijakan Bagi Moda Angkutan di Kawasan Malioboro
- Angkutan umum di Kawasan Malioboro untuk saat ini yang tersedia dan diperizinkan melintasi Kawasan Malioboro hanya Bus Trans Jogja dan angkutan umum online (baik roda dua maupun roda empat). Beberapa langkah kebijakan terhadap angkutan umum diambil untuk mengelola ketertiban lalu lintas di Kawasan Malioboro, diantaranya: Bagi Bus Trans Jogja, lokasi pemberhentian berada titik halte yang telah tersedia di Kawasan Malioboro, adapun penempatan halte tersebut ditentukan melalui penelitian yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dengan melakukan pengukuran pada waktu tertentu berdasarkan jarak tempuh maksimal dari rata-rata pejalan kaki di Kawasan Malioboro dan diperoleh hasil sekitar 5-9 km, sehingga penempatan jarak halte kurang lebih antara angka tersebut. Berikutnya kebijakan juga ditujukan bagi angkutan umum berbasis online, kebijakan tersebut adalah memberikan titik drop sit bagi pengemudi saat melakukan pemberhentian kendaraan di Kawasan Malioboro. Pemberhentian kendaraan tersebut hanya bersifat sementara, yang bermaksud pengemudi angkutan online di Kawasan Malioboro hanya boleh mengantar atau menjemput penumpang di titik dropsit yang tersedia, sehingga dilarang bagi pengemudi untuk mangkal menunggu orderan penumpang yang masuk.
4. Sistem Informasi dan Komunikasi di Kawasan Malioboro
- Pemanfaatan sistem informasi dan komunikasi tersebut yang Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta lakukan diantaranya: Menggunakan media internet sebagai salahsatu media penyampaian informasi. Beberapa pemanfaatan sistem informasi dan komunikasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memanfaatkan berbagai platform digital pemerintahan (seperti: Jogja Istimewa, Jogja Smart Service) yang bisa diunduh melalui perangkat

masyarakat dan memanfaatkan website resmi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yaitu <https://perhubungan.jogjakota.go.id/>, sehingga dengan demikian harapannya komunikasi antara Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dengan masyarakat jauh lebih terjalin. Berikutnya, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memanfaatkan pers atau media jurnalistik sebagai sarana penghubung dalam penyampaian informasi kepada masyarakat, baik melalui dunia cetak maupun maya.

5. Keterlibatan Masyarakat

Dalam mengelola lalu lintas di Kawasan Malioboro secara umum masyarakat belum banyak dilibatkan berpartisipasi dalam menyumbangkan ide/gagasan/pemikiran guna dituangkan dalam perencanaan pengelolaan berlalulintas. Dikarenakan, dalam melakukan perencanaan lalu lintas menurut Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta diperlukan orang-orang yang berkompeten sesuai dengan bidangnya, hal tersebut dilakukan karena dalam merumuskan kebijakan lalu lintas perlu dipertimbangkan segala aspeknya hingga ditemukan titik terbaik sebagai solusi terhadap permasalahan tersebut. Oleh karena itu, dalam melakukan perencanaan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta hanya melibatkan pihak-pihak yang berpengaruh dalam perumusan kebijakan, seperti: Dinas Perhubungan Provinsi, para ahli dan institusi perguruan tinggi.

Kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam Mengelola Lalu Lintas di Kawasan Malioboro

Dalam mengelola lalu lintas di Kawasan Malioboro, hambatan-hambatan yang ditemui pasti ada, apalagi urusannya menyangkut dengan kepentingan publik. Menurut Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, sejauh ini kendala yang dihadapi hanya pada dua faktor yang menyangkut kondisi di Kawasan Malioboro, yaitu pertama secara kondisi sosial maksudnya dengan kondisi Kawasan Malioboro yang minim Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memerlukan lahan untuk melakukan penataan lagi, namun kendalanya masih ada masyarakat yang menolak untuk dilakukan pemindahan tempat, yang kedua kondisi geografis di Kawasan Malioboro yang ruas jalannya kurang lebih hanya 3,3 meter saja dan sangat tidak memungkinkan untuk dilakukan pelebaran jalan. Seiring berjalannya waktu jumlah pengguna kendaraan motor di Kawasan Malioboro akan selalu meningkat. Ini menjadi tantangan bagi Dinas Perhubungan untuk melakukan pengelolaan lalu lintas di Kawasan Malioboro. Jika dirumuskan kendala yang

dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta saat ini terbagi atas kondisi sosial dan kondisi geografis Kawasan Malioboro.

Kesimpulan dan Saran

Dalam mengelola lalu lintas di Kawasan Malioboro yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta saat ini, berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dapat diambil kesimpulan sudah memenuhi ketentuan sesuai pasal 2 pada Perda No 1 Tahun 2019, bahwa dalam mengelola lalu lintas di Kawasan Malioboro sudah diselenggarakan berdasarkan asas-asas tertentu, diantaranya: asas transparan, akuntabel, berkelanjutan, partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif, seimbang, terpadu, mandiri, dan adil. Dalam menyelenggarakan lalu lintas di Kawasan Malioboro, sudah dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sesuai dengan pasal 4 pada Perda No 1 Tahun 2019, yaitu sesuai dengan ruang lingkupnya, di antaranya: manajemen rekayasa lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, angkutan jalan, sistem informasi dan komunikasi transportasi, dan melibatkan peran serta masyarakat.

Realitas di lapangan masih banyak mengalami kendala dalam melakukan pengelolaan lalu lintas di Kawasan Malioboro, adapun hambatan tersebut meliputi kondisi sosial dan kondisi geografis. Oleh karena itu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta akan terus melakukan berbagai upaya untuk mengelola lalu lintas di Kawasan Malioboro supaya semakin baik. Pengelolaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta saat ini dilakukan juga berdasarkan pada idealisme yang ada di Kawasan Malioboro, yaitu melakukan pengelolaan terhadap kesiapan bagi kondisi lalu lintas di Kawasan Malioboro dalam mendukung cita-cita Pemerintah Kota Yogyakarta untuk menjadikan Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian.

Untuk meningkatkan pengelolaan lalu lintas di kawasan Malioboro Kota Yogyakarta, maka disampaikan beberapa saran:

- a. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta diharapkan lebih maksimal lagi dalam memberikan sosialisasi kepada masyarakat mengenai aturan lalu lintas ketika melintasi Kawasan Malioboro, dikarenakan masih banyak masyarakat yang melakukan pelanggaran dengan melawan arah pada jalan-jalan searah di Kawasan Malioboro.
- b. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta diharapkan mencari solusi bagi aktivitas angkutan online, khususnya pada moda transportasi *online* roda empat yang kerap memberhentikan kendaraannya di sembarang tempat, pengaturan terhadap jalur jalan andong, dan pengaturan

terhadap jalur sepeda. Pernyataan tersebut dikarenakan banyak keluhan masyarakat bahwa aktivitas tersebut kerap menghambat laju lalu lintas di Kawasan Malioboro, sehingga kerap menyebabkan kemacetan.

- c. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta perlu lebih menegakkan ketertiban lalu lintas di Kawasan Malioboro dengan berkerjasama oleh pihak-pihak yang berwenang lainnya.

Daftar Pustaka

Moleong. Lexy J, 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Sani. Zulfikar, 2012. *Transportasi Suatu Pengantar*. Jakarta: Universitas Indonesia.

Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Yogyakarta.

<https://dishub.jogjaprov.go.id/berita/jumlah-kendaraan-di-jogja-terus-bertambah-rekayasa-lalu-lintas-jadi-solusi>, diakses pada 7 Januari 2020, pada pukul 21:05 WIB.

<https://jogja.tribunnews.com/2019>, diakses pada 11 Januari 2020, pada pukul 18:45 WIB.

<https://republika.co.id/2016>, diakses pada 3 Agustus 2020, pada pukul 21:24 WIB.