

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1. Kondisi Transportasi

Transportasi merupakan elemen penting dalam pembangunan suatu wilayah. Transportasi diyakini sebagai salah satu faktor utama dari penciptaan iklim investasi yang kondusif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Sistem transportasi dan logistik yang efisien merupakan hal yang penting dalam menentukan keunggulan kompetitif dan juga terhadap pertumbuhan kinerja perdagangan nasional dalam ekonomi global. Jaringan urat nadi perekonomian akan sangat tergantung pada sistem transportasi yang handal dan efisien, yang dapat memfasilitasi pergerakan barang dan penumpang di berbagai wilayah di Indonesia. Prasarana transportasi dan komunikasi yang bagus juga memperlancar proses pembangunan. Prasarana yang memadai akan memangkas berbagai biaya tambahan yang dikeluarkan dalam proses berjalannya pembangunan. Angkutan dan jalan merupakan prasarana utama untuk terciptanya transportasi yang baik. Pengelolaan prasarana jalan dalam suatu wilayah tidak mutlak menjadi wewenang pemerintah dimana jalan tersebut berada. Terdapat pembagian pengelolaan jalan antara pemerintah pusat, propinsi dan kabupaten/kota.

2.1.1 Kondisi Lalu Lintas Jalan

Keseimbangan jaringan transportasi pada umumnya terdorong oleh adanya suatu kebutuhan, oleh sebab itu untuk mengembangkan kapasitas dan jangkauan jaringan transportasi yang ada, maka sistem jaringan jalan di Kota Magelang menganut pola grid. Pola grid merupakan pola jalan yang menghindari monoritas dan mengurangi beban lalu lintas dengan pembangunan persimpangan, sehingga dengan adanya pola grid keseluruhan kegiatan masyarakat sekitar berlangsung secara terpecah dan melayani transportasi yang sama pada semua area di pusat kota. Dengan pola jaringan transportasi ini maka memiliki kelebihan dan kelemahan tersendiri dalam bertransportasi. Menurut data DPUPR Kota Magelang, panjang seluruh ruas jalan yang ada di Kota Magelang adalah 118,92 km dengan lebar bervariasi antara 2,50 – 12 meter, yang terdiri dari jalan

nasional, jalan provinsi, dan jalan kota. Kondisi jalan tersebut seluruh permukaannya sudah diaspal. Jalan tersebut dalam kondisi baik sepanjang 81,39 km, jalan yang kondisinya sedang sepanjang 29,59 km, jalan yang sedang dalam kondisi rusak 7,93 km dan tidak ada yang rusak berat. dengan lebar bervariasi antara 2,50 – 12 meter, yang terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kota.

Kelebihan dari pada pola jaringan jalan yang ada di Kota Magelang yang menganut jaringan berpola grid adalah wilayah untuk dengan aktifitas kegiatan yang tersebut di berbagai tempat, pengendara dapat bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya tanpa harus melewati titik pusat (melewati CBD), kemudahan dalam pengaturan lalu lintas baik dengan pengaturan sistem satu arah (SSA) maupun sistem dua arah (SDA) yang sekaligus menjadi kelebihan pokok dari pola ini.

Jaringan Jalan Lingkar Timur melintasi Kota Magelang dimulai dari bagian timur Kelurahan Wates (Kec. Magelang Utara) sampai dengan Simpang Artos di Kelurahan Tidar Selatan (Kec. Magelang Selatan) di bagian timur Kota Magelang. Jalan Lingkar Timur ini melintasi sebagian wilayah kelurahan-kelurahan yang ada di Kecamatan Magelang Utara, Magelang Tengah dan Magelang Selatan. Sistem jaringan jalan ini dibentuk untuk meningkatkan akses dari arah Semarang menuju Yogyakarta agar kendaraan besar seperti bus, truk dan lainnya tidak memasuki jalan dalam kota.

Perencanaan pembangunan jalan baru yang melintasi wilayah barat Kota Magelang akan menghubungkan antara Purworejo sampai dengan Temanggung. Sistem jaringan jalan lingkar luar barat ini dibentuk untuk meningkatkan akses di wilayah barat Kota Magelang. Rencana pengembangan jaringan jalan lingkar barat ini akan mempunyai dampak yang cukup luas seperti terjadinya percepatan perubahan penggunaan lahan di sekitarnya. Ruas jalan lingkar barat ini dalam pengembangannya akan mendukung kegiatan industri di Kota Magelang serta pariwisata di wilayah Kabupaten Magelang. Selain itu pengembangan jaringan jalan ini terutama untuk mengurangi beban jalan arteri primer lingkar timur dan jalan arteri

sekunder dalam kota yang semakin meningkat seiring dengan peningkatan kegiatan sosial ekonomi di sekitarnya.

2.1.2 Sarana Angkutan Umum

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan kemudahan bergerak bagi warga, maka ditetapkan jaringan trayek angkutan umum di Kota Magelang. Sistem angkutan umum di Kota Magelang terdiri dari dua jenis pelayanan, yaitu trayek tetap dan teratur serta tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur. Untuk angkutan umum trayek tetap dan teratur terdiri dari trayek angkutan perkotaan (angkutan kota), trayek angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), dan trayek angkutan kota antar provinsi (AKAP). Sedangkan angkutan umum tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur yang melayani wilayah Kota Magelang adalah angkutan becak, taksi dan ojek. Berdasarkan Surat Keputusan Walikota No.551.2/1216/05/V/2000 tentang penetapan trayek, kode trayek dan warna angkutan kota dalam Kota Magelang terdapat 12 rute trayek angkutan perkotaan. Selain itu, Kota Magelang memiliki beberapa prasarana transportasi jalan yaitu satu terminal tipe A, satu terminal tipe C, serta 23 halte permanen. Terminal tipe A terletak di Kecamatan Magelang Selatan Kelurahan Tidar Utara, dengan nama Terminal Tidar, sedangkan untuk terminal tipe C terletak di Kecamatan Magelang Selatan Kelurahan Magersari dengan nama Terminal Magersari. Terminal Tidar merupakan pusat pelayanan transportasi antar kota dan antar provinsi moda transportasi dengan akses ke sistem jaringan transportasi regional terminal.

2.1.3 Prasarana Angkutan Umum

Kondisi prasarana Transportasi Darat di Kota Magelang dapat dilihat dari kondisi fasilitas jalan dan kondisi terminal dan halte. Prasarana transportasi di Kota Magelang didukung dengan keberadaan halte - halte sebagai tempat persinggahan sekaligus sebagai simpul untuk menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lain. Terminal penumpang merupakan prasarana untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan antar moda transportasi serta

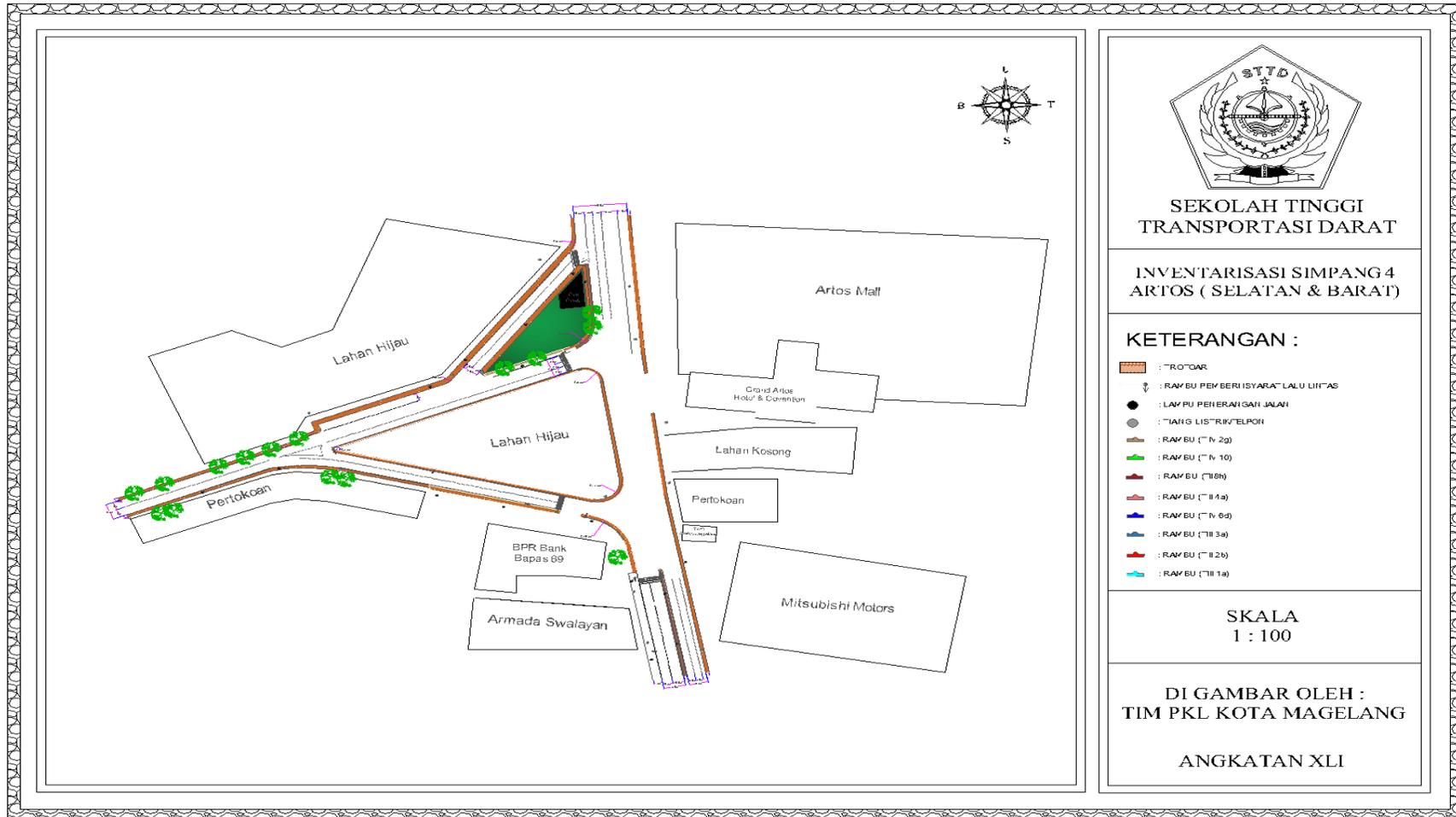
untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan penumpang. Pengadaan fasilitas jalan yang dimaksud untuk memberikan petunjuk bagi pengguna jalan dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan, fasilitas jalan tersebut meliputi rambu lalu lintas, *traffic light*, *warning light*, pagar pengaman jalan, paku marka jalan, serta marka jalan.

2.2. Kondisi Wilayah Kajian

Wilayah kajian dalam penelitian ini berada di Simpang Artos dan Simpang yang terdapat di zona 10 pada hasil analisis Tim PKL Kota Magelang tahun 2022. Berdasarkan data analisis Tim PKL Kota Magelang tahun 2022 Simpang Artos dan Simpang Canguk kinerja lalu lintasnya termasuk terburuk. Sehingga dalam penelitian ini hanya akan meneliti Simpang empat Artos dan Simpang empat Canguk terkait kinerja lalu lintas yang mempengaruhi emisi gas buang kendaraan bermotor di Kota Magelang.

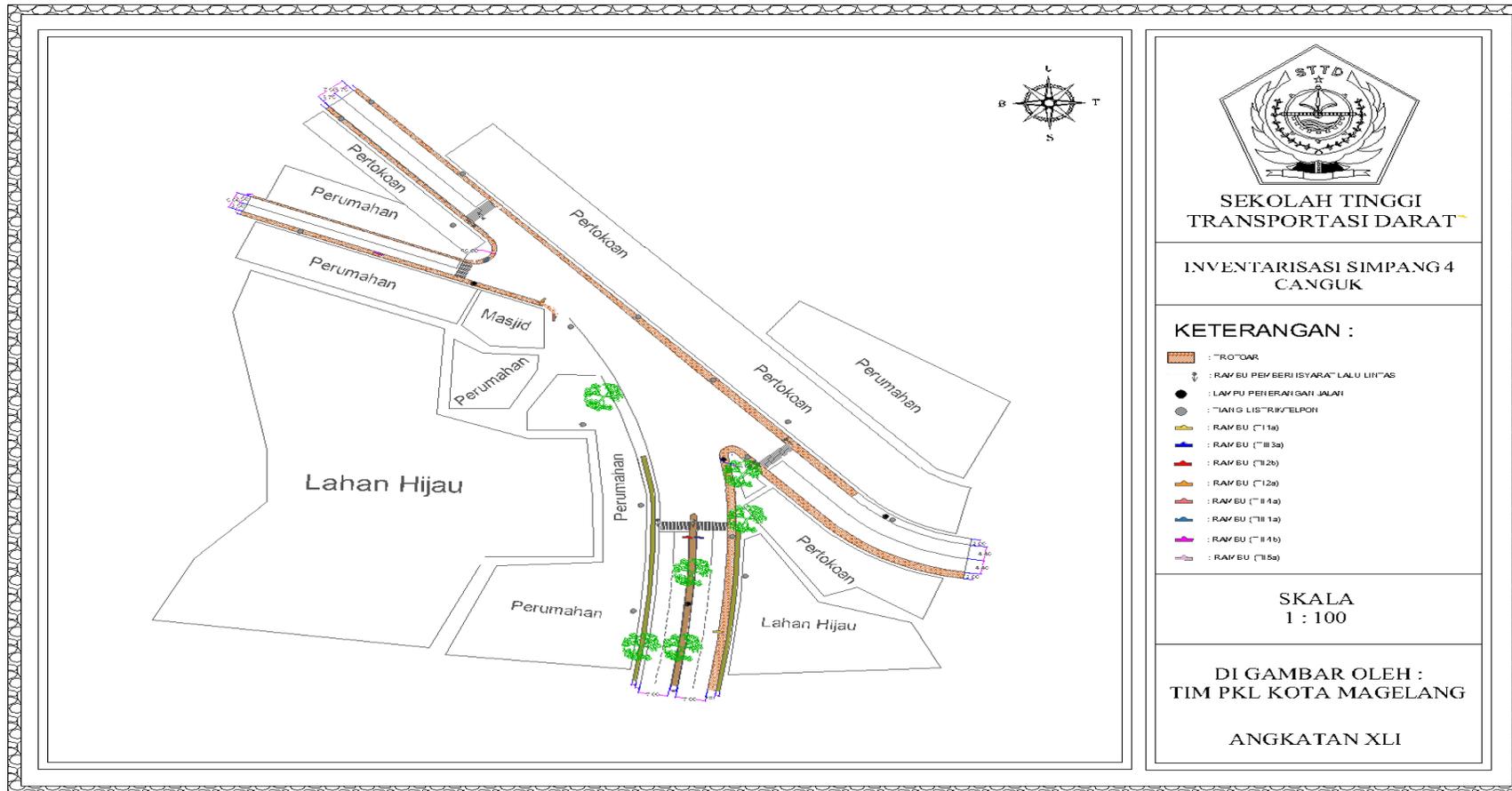
Simpang empat Artos merupakan simpang yang menjadi titik temu kendaraan yang berasal dari Semarang menuju ke Yogyakarta atau sebaliknya tanpa menggunakan jalan bebas hambatan. Simpang ini memiliki empat fase dan terdiri dari empat pendekat kaki simpang yaitu Jalan Jenderal Sudirman segmen empat di bagian utara, Jalan Sarwo Edhi Wibowo segmen satu di bagian barat, Jalan Magelang-Yogyakarta di bagian selatan, serta Jalan Soekarno-Hatta di bagian timur. Lebar jalan efektif pada bagian utara sebesar 13 meter dengan tipe jalan empat lajur dua arah tanpa median (4/2 UD), tidak memiliki bahu jalan, serta terdapat trotoar dengan lebar 1,5 meter di sisi kanan dan kiri. Penggunaan lahan di bagian pendekat utara didominasi oleh perkantoran pemerintah serta ada beberapa perdagangan. Lebar jalan efektif di bagian pendekat timur sebesar 12,5 meter dengan tipe jalan empat lajur dua arah dan dipisahkan oleh median dengan lebar 1,5 meter (4/2 D), memiliki bahu jalan 3 meter disisi kanan dan 3,5 meter di sisi kiri, namun tidak ada fasilitas pejalan kaki trotoar. Lebar jalan efektif pada pendekat selatan sebesar 19 meter dengan tipe jalan empat lajur dua arah dan dipisah oleh median (4/2 D) dengan lebar 1,5 meter, bahu jalan hanya terdapat pada sisi kanan dengan lebar 4 meter, serta fasilitas pejalan kaki trotoar hanya terdapat pada sisi kiri yaitu dengan lebar 1,5 meter. Lebar jalan efektif pada pendekat bagian barat yaitu sebesar 9 meter dengan tipe jalan dua lajur dua arah

tanpa pemisah atau median (2/2 UD), tidak memiliki bahu jalan di kedua sisinya, namun terdapat fasilitas pejalan kaki trotoar di kedua sisinya dengan lebar 1,5 meter.



Gambar II. 1 Layout Simpang 4 Artos

Simpang 4 Cangkuk merupakan Simpang bersinyal yang juga menjadi titik pertemuan kendaraan yang akan menuju Semarang, Yogyakarta, Salatiga, Kabupaten Magelang, ataupun yang akan memasuki Kota Magelang. Simpang ini menggunakan 3 fase pengendalian arus lalu lintas di simpang dan juga memiliki 4 pendekat yaitu Jalan Urip Sumoharjo segmen satu pada bagian utara, Jalan Telaga Warna segmen 1 pada bagian barat, Jalan Soekarno-Hatta Segmen 3 di bagian selatan, serta Jalan Magelang-Salatiga di bagian timur. Lebar jalan efektif pada pendekat bagian utara sebesar 7,5 meter dengan tipe jalan 2 lajur 2 arah tanpa dipisahkan dengan median (2/2 UD), tidak memiliki bahu jalan, namun terdapat fasilitas pejalan kaki trotoar di kedua sisi jalan dengan lebar satu meter. Lebar jalan efektif pada pendekat bagian barat yaitu tergolong kecil sebesar 5 meter dengan tipe jalan 2 lajur 2 arah tanpa pemisah atau median (2/2 UD), tidak memiliki bahu jalan, terdapat fasilitas pejalan kaki trotoar yang ukurannya berbeda di sisi kiri sebesar 1,2 meter dan di sisi kanan sebesar 0,5 meter. Lebar jalan efektif pada pendekat selatan yaitu sebesar 14 meter dengan tipe jalan 4 lajur 2 arah dan dipisahkan oleh median (4/2 D) sebesar 1,5 meter, bahu jalan hanya terdapat pada sisi kanan sebesar 1 meter, dan terdapat fasilitas pejalan kaki trotoar di kedua sisi jalan dengan lebar 1 meter. Lebar jalan efektif pada pendekat bagian timur yaitu sebesar 8 meter dengan tipe jalan dua lajur dua arah tanpa pemisah atau median (2/2 UD), memiliki bahu jalan pada sisi kiri sebesar 2 meter, serta memiliki fasilitas pejalan kaki trotoar juga hanya di sisi kiri sebesar 2 meter. Penggunaan lahan disekitar simpang ini didominasi oleh komersil seperti pertokoan sehingga mempunyai hambatan samping yang cukup tinggi.



Gambar II. 2 Layout Simpang 4 Artos

Sumber: Tim PKL Kota Magelang 2022