

Hubungan antara pola transportasi dengan lingkungan hidup : Studi kasus Wilayah Jakarta Selatan

Sri Martini Restoeningsih, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=74041&lokasi=lokal>

Abstrak

ABSTRAK

Latar Belakang:

Perkembangan suatu kota yang potensial berhubungan erat dengan pertumbuhan jumlah penduduk secara alami dan migrasi sebagai daya tarik daripada kota tersebut. Dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang bertempat tinggal di perkotaan, maka akan mengakibatkan bertambahnya kebutuhan berbagai fasilitas dan sarana pelayanan kehidupan kota, juga akan menimbulkan bertambah luasnya perkampungan di perkotaan dan/atau akan disertai dengan perkembangan permukiman-permukiman baru di pinggiran kota. Proses ini akan berkembang terus sampai titik tertentu, dan jika untuk beberapa kebutuhan tidak dapat dipenuhi oleh kota tersebut, maka akan timbul tendensi terbentuknya kota-kota baru atau kota-kota satelit yang masih mempunyai kaitan erat dengan kota-kota intinya tadi.

Masalah transportasi Wilayah Jakarta Selatan dapat disebabkan oleh beberapa faktor yang antara lain dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Kekeliruan dalam hal pengelolaan lalu lintas.
2. Kekeliruan dalam implementasi kebijaksanaan transportasi.
3. Kebijakan transportasi tidak tepat
4. Pelanggaran perilaku berlalu lintas.
5. Prasarana dan sarana transportasi tidak memadai.
6. Gangguan dari segi non-lalu lintas, antara lain:
 - a. Pedagang Kaki Lima (PKL) di sepanjang tepi jalan beraspal, bahkan juga menempati lokasi yang diperuntukkan bagi para pedestrian.
 - b. Perubahan fungsi tata guna lahan, semula bangunan tempat tinggal kini berubah menjadi toko, restoran, klinik, salon, kantor, atau bisnis lain.
7. Penyimpangan/kekeliruan Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK).
8. Pembangunan terlalu bersifat horisontal.
9. Tidak lengkapnya penyediaan fasilitas umum dalam satu wilayah.

Masalah transportasi merupakan masalah yang disebabkan oleh banyak faktor dan sifatnya sangat beranekaragam. Kota Jakarta telah dipadati oleh jumlah penduduk yang laju pertumbuhannya meningkat dengan pesat yang mengakibatkan kepadatan ruang oleh bangunan sangat tinggi pula atau pola tata guna lahan yang tidak teratur lagi sesuai dengan peruntukannya, sehingga Wilayah Jakarta Selatan yang semula menurut RUTR Kota direncanakan sebagai daerah resapan air telah menyimpang dari fungsinya. Kepadatan bangunan baik sebagai tempat tinggal maupun fasilitas sosial/umum semakin meningkat, akibatnya arus lalu lintas sebagai pergerakan penduduk semakin meningkat pula. Akar masalah transportasi secara rinci dapat

diuraikan sebagai berikut:

A. Aspek Sosial.

1. Pertambahan jumlah penduduk (terutama proses urbanisasi), mengakibatkan kebutuhan prasarana dan sarana kota meningkat.
2. Penyediaan fasilitas umum dalam satu wilayah tidak lengkap, sehingga manusia mencari kebutuhan hidupnya di luar wilayahnya.
3. Pola pergerakan penduduk meningkat pula.

B. Aspek Fisik.

1. Luas lahan terbatas, dengan demikian kepadatan penduduk dan bangunan meningkat pula.
2. Pembangunan yang bersifat horisontal.
3. Perubahan fungsi lahan di luar rencana sebenarnya (menyimpang RUTR Kota).
4. Efisiensi dan efektivitas penggunaan badan jalan menurun, karena dipergunakan sebagai on street parking yang dilegalkan, pedagang kaki lima, parkir liar pengguna jasa PKL tepi jalan, galian kabel, dan lain-lain.
5. Perbaikan atau pelebaran jalan masih bersifat parsial, hingga terbentuk bottle neck area.
6. Penyediaan off street parking bagi fasilitas umum tidak memadai.
7. Kualitas dan kondisi sarana atau moda transportasi semakin menurun. Kenyamanan dan keamanan moda transportasi tidak terjaga dengan baik. Akibatnya kegemaran menggunakan kendaraan pribadi meningkat.
8. Jumlah kendaraan bermotor pribadi (roda dua ataupun roda empat) meningkat.

C. Aspek Kelembagaan/Manajemen

1. Tarif retribusi off street parking lebih tinggi daripada on street parking, sehingga orang cenderung parkir di tempat liar atau di badan jalan.
2. Pelanggaran hukum, tata tertib, dan sopan santun ber lalu lintas.

Batas wilayah studi tesis ini adalah Wilayah Jakarta Selatan dengan luas 14.573 ha dan terdiri atas sepuluh kecamatan. Penelitian ini merupakan suatu tipe penelitian deskriptif. Data yang dikumpulkan akan dijabarkan berupa tabel dalam interval angka tertentu yang kemudian dianalisis secara deskriptif-kualitatif dengan latar belakang kasus kemacetan lalu lintas di Wilayah Jakarta Selatan. Berdasarkan identifikasi masalah serta beberapa faktor yang berpengaruh dan tertera pada rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian tesis ini adalah mencari solusi bagi masalah transportasi kota. Diharapkan hasil penelitian ini dapat membantu pihak pemerintah serta instansi yang terkait dalam usaha menciptakan transportasi kota yang menunjang lingkungan hidup kota yang berkelanjutan.

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah diuraikan dalam tesis ini, maka penulis memperoleh kesimpulan sebagai berikut:

A. Aspek Sosial.

1. Perencanaan dan strategi pembangunan kota tidak hanya mencakup lingkungan dalam arti fisik, melainkan juga sosial, ekonomi, dan budaya dari segenap lapisan masyarakat.
2. Masalah yang paling berat dihadapi Kota Jakarta adalah masalah urbanisasi, karena dari pertambahan

jumlah penduduk berarti terjadi perubahan terhadap segi lainnya.

3. Pemecahan masalah transportasi harus secara menyeluruh, antara lain dari segi land use kota, penyediaan fasilitas umum dalam satu wilayah harus lengkap sesuai tingkat ekonomi penduduknya, pengadaan prasarana dan sarana transportasi harus sesuai antara supply dan demand, pengurangan kepemilikan kendaraan pribadi, perbaikan kualitas, kenyamanan, dan keamanan moda transportasi, dan lain-lain.

B. Aspek Fisik.

1. Perencanaan kota harus pula memikirkan ruang bagi masyarakat kelas menengah ke bawah, misal dalam penyediaan lokasi tempat tinggal, lokasi lapangan pekerjaan, serta fasilitas umum lainnya.

2. Pelebaran jalan bukan pemecahan masalah kemacetan lalu lintas, cara pembuatan MRT (Mass Rapid Transit) mutlak diperlukan.

C. Aspek Kelembagaan/Manajemen.

1. Kekeliruan dan penyimpangan RUTR Kota sudah cukup besar. Pembangunan, konservasi, dan manajemen perkotaan merupakan prasyarat untuk mendapatkan penataan lingkungan yang baik, dalam hal ini tata guna lahan dan transportasi.

2. Meskipun jalan terus diperlebar dan jalan Tol terus dibangun, pengguna kendaraan selalu akan menemukan kemacetan yang terus terakumulasi. Bila sebuah kota dibangun tanpa perencanaan matang, hanya penyelesaian jangka pendek yang sungguh-sungguh mentah dalam konsep, artinya setiap hal yang dilakukan hanya merupakan akibat dari yang telah terjadi, maksudnya A dilakukan karena telah terjadi masalah B, bukannya A dilakukan agar masalah B tidak terjadi.

Dalam tesis ini penulis mengajukan beberapa saran sebagai berikut:

A. Aspek Sosial.

1. Setiap perencanaan pembangunan jalan harus memikirkan bagian untuk pengguna kendaraan roda dua, pedestrian/pejalan kaki, "teluk tunggu" bagi kendaraan yang akan berputar, juga bagi kendaraan umum untuk menurunkan dan menjemput penumpang.

2. PKL dipindahkan ke lokasi yang sesuai dengan peruntukannya.

3. Menyadarkan semua lapisan masyarakat untuk berpedoman "lebih baik naik kendaraan umum," dengan cara memperbaiki sistem manajemen transportasi, memperbaiki kualitas kendaraan umum, menciptakan kenyamanan dan keamanan kendaraan umum, mengurangi jumlah kepemilikan dan pemakaian kendaraan pribadi.

B. Aspek Fisik.

1. Pengembalian fungsi lahan yang sesungguhnya sesuai dengan rencana.

2. Mengembalikan efisiensi dan efektivitas pemakaian badan jalan, artinya seluruh lebar badan jalan hanya untuk arus pergerakan lalu lintas.

3. Setiap kawasan permukiman secara bertahap dilengkapi dengan sarana lingkungan yang jenis dan jumlahnya disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat setempat berdasarkan standar fasilitas umum/fasilitas sosial.

C. Aspek Kelembagaan/Manajemen.

1. Penegakan hukum, tata tertib, dan sanksi pelanggaran lalu lintas yang adil, kontinyu, dan konsekuen bagi seluruh lapisan masyarakat.
2. Menghilangkan terminal kendaraan umum yang bersifat sementara di persimpangan jalan, dengan sanksi pelanggaran yang tinggi.
3. Memberi sanksi bagi kendaraan umum yang berhenti tidak pada tempatnya.

<i>ABSTRACT

The Relationship Between City Transportation and The Environment (Case Study: South Jakarta City) Back Ground:

The development of a potential city is closely related to its population growth. The population growth in this city may come from natural growth and that from migration as a result of its city attraction. Because of the growth of the population who live in the city, there is an increasing in facility needs as well as spaces for housing. These housing not only occupy the space within the city but also in the city perimeter or the urban area. This process continues to grow until a certain point and if the necessity for facility doesn't meet the demands then a new city or small county's tend to born, which are closely connected to the heart of the city. The increasing of diverse activity requires a certain amount of space for the people to perform their activities. The need to perform their activities means demanded space for their activities. This space necessity is used for housing, work, education, recreation, moving/mobilization or transportation etc.

The following are the transportation problems in South Jakarta:

1. Mismanagement in traffic system.
2. Misimplementation In traffic policy.
3. Improper traffic policy.
4. Act of violation in traffic.
5. Lack of traffic infrastructure.
6. Traffic disturbance such as:
 - a. The existence of street vendor along the shoulder and pedestrian walkways.
 - b. Alteration of land use function (e.g. housing altered to offices or business).
7. Violation in city land use planning.
8. The lack of buildings that have multiple floors to save space.
9. Incompleteness of public facility.

Problems in transportation come from many factors. However a transportation problem is not difficult to solve as long as it is supported by the citizens of the community that are willing to be discipline and willing to cooperate. The city of Jakarta that is crowded by its population tends to alter its land use planning because of the need in living spaces. South Jakarta, which was supposed to be a water conservation area, was misused. The increase in density of residential and commercial buildings caused traffic in South Jakarta to be even more crowded.

The main problems in South Jakarta can be broken down to the following aspects:

A. Social Aspects.

1. Population Growth, particularly the urbanization process, eventually requires city infrastructure to support living needs.
2. Inadequate public facilities. People tend to fulfill their needs in places that are farther away.
3. The increase in people transit.

B. Physical Aspects.

1. Limited amount of space, which causes the increase of density of buildings and population.
2. The development of buildings that take up a large amount of space.
3. Alteration in land use.
4. Deterioration of street shoulders which leads to the existence of street vendors, illegal parking cable project, etc.
5. Road repairs and rearrangements are not completely done causing roads to merge.
6. Parking areas for stores or services that are not spacious.
7. The deterioration of public transportation convenience, as a result of the escalating number of private transportation usage.
8. The escalating number of cars and motorcycles.

C. Management and Institutional Aspects.

1. The off street parking fee is higher than that of the on street parking makes parking on the side of the road more preferable.
2. Violation of traffic law, the act of reckless driving and carelessness.

The boundary of this field study is the territory of South Jakarta with an area of 14,573 hectares that consists of ten sub-districts. This is a descriptive type of research. The gathered data will be compiled in the form tables in the specified interval and then are analyzed descriptively and qualitatively with the traffic congestion in the region of South Jakarta. The objective of this investigation is to evaluate or view the relationship between transportation problems and city space organization or the planning of land use of The South Jakarta region, which is closely related to the environmental aspects.

It's expected that this research is able to help the reader, government, institution or any other parties who are concerned and are willing to make an effort to make Jakarta a more attractive, beautiful, harmonious, comfortable, safe and prosperous city, specifically South Jakarta.

According to this summary, it can be concluded that:

A. Social Aspects.

1. The planning and strategy of the city development does not only include physical environment development, but also socially, economically and culturally.
2. The most difficult dilemma that Jakarta faces is urbanization, because the escalation of the population demands other aspects (social, physical, economic aspects) to rise just as much.
3. The transportation problem has to be solved comprehensively, which include land use, the availability of

public facilities that suits the economic levels of its citizens have to be raised, there has to be an appropriate proportion between vehicles on the road and the road itself, a decreasing amount of private transportation and better quality in public transportation therefore it would be desirable.

B. Physical Aspects.

1. City planning has to include space of the low-level income society, such as providing housing, job market and other public facility.
2. Road expansion is not the only solution to traffic congestion. There is also, for instance, Mass Rapid Transit (MRT).

C. Management and Institutional Aspects.

1. The violation of the city and land use planning has been enormous. Development, conservation, and city management is an absolute prerequisite to create an exceptional environmental management in land use planning and transportation.
2. Traffic expansions and the building of tolled roads must be continued, even though traffic congestion may exist.

In this thesis it is proposed several suggestions that are described below:

A. Social Aspects.

1. Every road development planning should consider multi traffic users such as motorcycles, pedestrians, U-turns, bus stops and so on.
2. Street vendors have to be relocated to a more appropriate area that would not aggravate others.
3. Campaigns for public transportation that supports the improvement of management transportation system, improvement of public transportation quality and discouragement of multi vehicle ownership and usage. The establishment of convenience and safety in public transportation.

B. Physical Aspects.

1. Restore land use function to its original purpose.
2. Restore efficiency and effectiveness of the use of the road.
3. Every dwelling area should be prepared with the appropriate environmental infrastructure which the quantity meets the requirements of the standard public facility, such as education, health, religious facility, sport and recreational areas, shopping centers etc.

C. Management and Institutional Aspects.

1. Restore law and order, apply fair punishment, enforcers should be consequential toward all violators without discrimination.
2. Ban temporary terminals at intersections, apply sanction persistently.
3. Give stringent sanctions to those who violate.