

**Analisis Efektifitas underpass dalam mengurangi kemacetan
pada Jalan Z.A Pagar Alam**

**Mata Kuliah : Metode Penelitian Administrasi Publik
Dosen Pengampu : Intan Fitri Meutia. S.A.N., M.A., Ph.D**

**Cerli Mirzal
2216041119**



**UNIVERSITAS LAMPUNG FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU
POLITIK
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI NEGARA 2023/2024**

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota adalah pusat aktivitas manusia yang kompleks, tempat berbagai elemen seperti manusia, kendaraan, bangunan, dan infrastruktur transportasi berinteraksi. Di seluruh dunia, perkotaan telah menjadi lokasi utama pertumbuhan dan perkembangan ekonomi, sosial, dan budaya. Kehidupan perkotaan menawarkan berbagai peluang dan manfaat, tetapi juga menghadirkan tantangan serius, terutama dalam hal transportasi dan lalu lintas. Kota adalah suatu tempat yang mempunyai karakteristik penduduk lebih banyak dari wilayah disekitarnya disebabkan oleh pemusatan kegiatan fungsional yang berkaitan dengan kegiatan atau aktivitas penduduknya (Pengantar Perencanaan Perkotaan, 2009).

Bambang Utoyo dalam (Geografi Membuka Cakrawala Dunia, 2009) berpendapat bahwa terdapat beberapa faktor penarik dari kota yang menyebabkan terjadinya urbanisasi. Urbanisasi adalah fenomena saat penduduk bermigrasi dari daerah pedesaan ke daerah perkotaan dalam skala yang besar. Urbanisasi merupakan tren global yang telah mengubah tata kota di banyak bagian dunia. Laju urbanisasi yang cepat dapat memiliki dampak signifikan pada lalu lintas perkotaan dan dapat menjadi salah satu penyebab kemacetan. Laju urbanisasi yang bertambah pesat tentu akan memunculkan beberapa permasalahan, salah satu diantaranya yaitu masalah transportasi seperti kemacetan lalu lintas (Tamin, 1999, 2008). Laju urbanisasi sering kali disertai dengan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi. Ketika penduduk pedesaan pindah ke perkotaan, mereka cenderung membeli kendaraan bermotor untuk mobilitas pribadi. Hal ini menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan di jalan raya perkotaan, yang pada gilirannya dapat menyebabkan peningkatan kemacetan. Laju urbanisasi dapat menyebabkan peningkatan kepadatan penduduk di daerah perkotaan. Dengan penduduk yang lebih padat, jalan raya perkotaan yang ada mungkin tidak mampu menampung jumlah kendaraan dan pejalan kaki yang semakin meningkat, sehingga menyebabkan kemacetan. Pertumbuhan perkotaan yang cepat sering kali tidak diimbangi dengan pembangunan infrastruktur transportasi yang memadai. Hal ini dapat menyebabkan ketidakseimbangan antara permintaan dan kapasitas jalan raya, yang merupakan faktor utama dalam kemacetan.

Urbanisasi dapat mengubah gaya hidup penduduk, termasuk pola perjalanan. Ini dapat menghasilkan peningkatan perjalanan jarak pendek, terutama dalam perjalanan rutin sehari-hari, yang pada akhirnya dapat berkontribusi pada kemacetan.

Dengan pertumbuhan kota yang berkelanjutan, penting bagi pemerintah dan perencana perkotaan untuk mengakui dampak laju urbanisasi terhadap lalu lintas perkotaan dan merencanakan dengan cermat agar infrastruktur, transportasi publik, dan kebijakan yang efektif dapat mengurangi kemacetan. Pengelolaan lalu lintas yang baik dan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan akan menjadi kunci untuk mengatasi masalah kemacetan yang disebabkan oleh urbanisasi yang cepat.

Jurnal yang ditulis oleh Pasaribu, D. S. pada tahun (2014) mengangkat isu yang relevan tentang permasalahan transportasi di kota-kota besar. Transportasi memang merupakan salah satu isu sentral yang dihadapi oleh perkotaan modern, dan masalah ini telah menjadi fokus perhatian para peneliti, praktisi, dan pembuat kebijakan di berbagai belahan dunia. Penyediaan (*supply*) dan Kebutuhan (*demand*) dalam konteks kemacetan lalu lintas merujuk pada konsep ekonomi yang juga dapat diterapkan pada lalu lintas perkotaan. Penyediaan (*Supply*) mengacu pada kapasitas jalan raya dan infrastruktur transportasi yang tersedia, sementara Kebutuhan (*demand*) mengacu pada jumlah kendaraan dan pengguna jalan yang ingin menggunakannya. Ketidakseimbangan antara penyediaan (*supply*) dan Kebutuhan (*demand*) dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas. Kapasitas jalan mengacu pada jumlah kendaraan yang dapat diproses oleh jalan raya dalam periode waktu tertentu. Faktor-faktor seperti jumlah jalur, jenis persimpangan, dan peraturan lalu lintas mempengaruhi kapasitas jalan. Faktor lain yang dapat mempengaruhi *supply* adalah infrastruktur tambahan seperti underpass, jembatan, atau jalan tol yang dapat membantu mengalihkan lalu lintas dan meningkatkan kapasitas jalan.

Menurut Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) dalam periode Januari - Juli 2018, total impor mobil mencapai 59.115 unit. Total ini meningkat 10,71% dibanding periode yang sama pada tahun sebelumnya yang hanya sebesar 53.395 unit. (Statistik Gaikindo, 2018).

Jumlah kendaraan di jalan raya adalah salah satu aspek *demand* yang paling jelas. Semakin banyak kendaraan yang ada di jalan, semakin besar permintaan akan kapasitas jalan tersebut. Perilaku pengemudi, seperti jam bekerja dan pulang, penggunaan mobil pribadi versus transportasi publik, dan keputusan untuk berbagi kendaraan atau berkendara sendiri, memengaruhi *demand* lalu lintas. Kemacetan lalu lintas seringkali

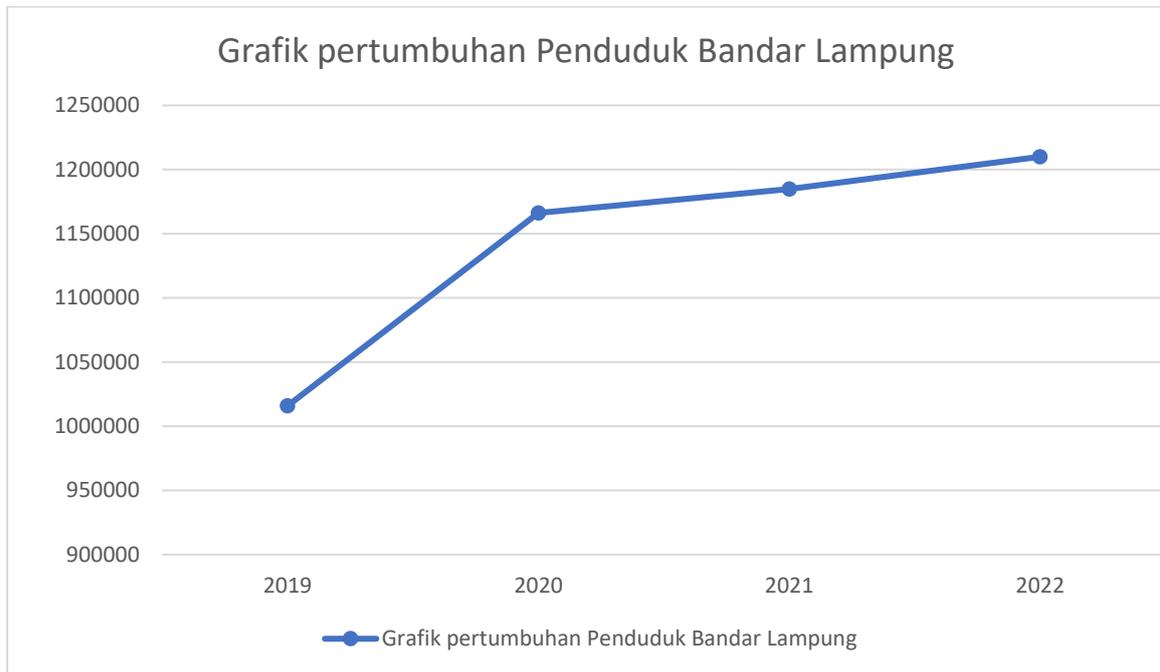
terjadi ketika demand melebihi supply yang ada. Ini dapat terjadi pada jam sibuk atau di area yang memiliki kapasitas jalan yang terbatas.

Begitu juga dengan kota Bandar Lampung yang memiliki permasalahan kemacetan lalu lintas. Bandar Lampung, sebagai ibu kota Provinsi Lampung, adalah pusat aktivitas ekonomi, sosial, dan budaya di wilayah tersebut. Namun, pertumbuhan dan perkembangan Bandar Lampung juga telah menghadirkan sejumlah tantangan, termasuk masalah kemacetan lalu lintas. Bandar Lampung mengalami pertumbuhan penduduk yang signifikan selama beberapa tahun terakhir. Pertumbuhan ini, yang didorong oleh urbanisasi dan perkembangan ekonomi, telah meningkatkan mobilitas penduduk. Jumlah kendaraan bermotor juga telah meningkat, yang berkontribusi pada kemacetan.

Dikarnakan Kota Bandar Lampung yang menjadi pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan, juga merupakan pusat kegiatan perekonomian daerah Lampung (BPS Kota Bandar Lampung, 2010).

Menurut data Pemerintah Provinsi Lampung tahun 2014, kontribusi terbesar penyebab kemacetan adalah tingkat kepemilikan kendaraan adalah sebesar 2.755.953 unit. Untuk kendaraan pribadi yaitu sebesar 154.218 unit, untuk kendaraan bus sebesar 4.173 unit dan untuk kendaraan barang sebesar 125.941 unit (Sumber : BPS Provinsi Lampung, 2014).

(Gambar 1.1)



Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung

Gambar 1.1
Grafik Pertumbuhan Penduduk Bandar Lampung
Tahun 2019-2022

Bandar Lampung, atau sering disebut Lampung, adalah ibu kota Provinsi Lampung yang terletak di ujung selatan Pulau Sumatera, Indonesia. Kota ini memiliki karakteristik unik yang berdampingan antara keindahan alam, potensi ekonomi, dan juga masalah perkotaan yang umum ditemukan di banyak kota besar. Keberadaannya sebagai pelabuhan penting di pesisir barat Pulau Sumatera berperan dalam menggerakkan ekonomi daerah dan nasional. Bandar Lampung mengalami pertumbuhan penduduk yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir, seperti banyak kota-kota besar di Indonesia.

Pertumbuhan penduduk ini sebagian besar disebabkan oleh urbanisasi, dengan penduduk pedesaan yang bermigrasi ke kota dalam mencari pekerjaan dan peluang ekonomi.

Menurut data populasi terakhir yang tersedia pada tahun 2021, Bandar Lampung memiliki lebih dari 1 juta penduduk. Meskipun telah ada upaya untuk mengembangkan infrastruktur transportasi seperti jalan raya dan jaringan transportasi publik, namun

pertumbuhan penduduk yang cepat dan peningkatan kendaraan pribadi telah menimbulkan beban besar pada sistem transportasi kota.

Kemacetan lalu lintas adalah masalah yang sering dihadapi di Bandar Lampung. Penyebab utama kemacetan meliputi volume kendaraan yang tinggi, infrastruktur jalan yang terbatas, pengaturan lalu lintas yang belum optimal, dan pertumbuhan cepat penduduk. Kemacetan lalu lintas dapat memiliki dampak serius, seperti peningkatan waktu perjalanan, konsumsi bahan bakar yang lebih tinggi, polusi udara, stres, dan pengaruh negatif pada produktivitas dan ekonomi. Pemerintah dan pemangku kepentingan Bandar Lampung telah melakukan berbagai upaya untuk mengatasi kemacetan, termasuk perbaikan infrastruktur, promosi transportasi publik, dan pengaturan lalu lintas yang lebih baik.

Dalam konteks Bandar Lampung, pertumbuhan penduduk yang cepat dan peningkatan kendaraan bermotor menjadi salah satu faktor utama yang berkontribusi pada kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, pengelolaan lalu lintas yang efektif, perencanaan perkotaan yang bijaksana, dan upaya untuk meningkatkan transportasi publik adalah beberapa solusi yang mungkin diperlukan untuk mengurangi masalah kemacetan di kota ini dan meningkatkan kualitas hidup penduduknya. Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang merupakan kerangka hukum yang penting untuk mengatur tata ruang di Indonesia. Tujuannya adalah untuk mengarahkan pembangunan dan pemanfaatan lahan secara lebih terstruktur, berkelanjutan, dan berdasarkan prinsip-prinsip yang memperhatikan aspek lingkungan, sosial, ekonomi, dan budaya. Dengan demikian, undang-undang ini berperan dalam mengelola perkembangan perkotaan dan rural serta membantu mengatasi permasalahan seperti kemacetan lalu lintas dan pembangunan kota yang berkelanjutan.

Kemacetan lalu lintas terjadi karena jumlah penduduk yang terus meningkat dan berdampak pada peningkatan jumlah pergerakan atau mobilitas masyarakat dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya (Sari, 2011). Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung No.11 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030, pada pasal 13 ayat 5 disebutkan bahwa salah satu strategi pemantapan dan ekstensifikasi kawasan pendidikan tinggi adalah dengan mengintensifkan dan mengendalikan pertumbuhan sarana pendidikan tinggi kawasan di sekitar Jalan Zainal Abidin Pagar Alam, Gedong Meneng, dan Rajabasa.

Kemacetan lalu lintas yang terjadi di Bandar Lampung dapat menyebabkan berbagai akibat negatif. Kemacetan lalu lintas dapat menyebabkan peningkatan waktu perjalanan yang diperlukan untuk mencapai tujuan, baik untuk keperluan pribadi maupun bisnis. Hal ini dapat mengakibatkan penurunan produktivitas pekerja dan pelaku usaha, serta peningkatan biaya operasional. Kemacetan dapat mengakibatkan keterlambatan dalam menjalankan aktivitas sehari-hari seperti pergi ke sekolah, bekerja, berbelanja, atau pertemuan penting lainnya. Oleh karena itu, penanganan kemacetan lalu lintas menjadi sangat penting untuk menjaga mobilitas, meningkatkan kualitas hidup, dan menjaga lingkungan. Upaya seperti perencanaan tata ruang yang baik, pengelolaan lalu lintas yang efisien, promosi transportasi berkelompok, dan pengembangan transportasi publik yang lebih baik adalah beberapa solusi yang mungkin diperlukan untuk mengatasi akibat negatif kemacetan di Bandar Lampung dan daerah lainnya.

Menanggapi permasalahan kemacetan Kota Bandar Lampung tersebut pemerintah memberikan beberapa bentuk solusi kepada masyarakat.

Pemerintah Provinsi Lampung yang memilih untuk membangun flyover dan underpass sebagai solusi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas adalah tindakan yang umumnya dikenal sebagai upaya perbaikan infrastruktur transportasi. Inisiatif ini memiliki tujuan utama untuk meningkatkan mobilitas, mengurangi kemacetan, dan meningkatkan efisiensi transportasi dalam kota, khususnya di Bandar Lampung.

Flyover adalah jalan layang yang dibangun di atas jalan raya yang ada. Ini memungkinkan kendaraan yang melintas di flyover untuk melewati persimpangan atau zona kemacetan tanpa mengganggu lalu lintas di bawahnya. Flyover digunakan untuk memisahkan arus lalu lintas yang berbeda, mengurangi tabrakan, dan mengalirkan lalu lintas dengan lebih lancar. Dengan membangun flyover, pemerintah Lampung dapat mengurangi waktu perjalanan dan meningkatkan keamanan lalu lintas di persimpangan atau ruas jalan yang sering mengalami kemacetan. Ini juga dapat mengurangi polusi udara karena kendaraan tidak perlu berhenti berlama-lama di persimpangan.

Sedangkan underpass adalah jalan di bawah tanah yang memungkinkan kendaraan melintas di bawah persimpangan jalan raya atau rel kereta api. Underpass digunakan untuk menghindari persimpangan atau zona kemacetan di permukaan jalan dan memungkinkan lalu lintas untuk terus bergerak tanpa hambatan. Underpass dapat membantu mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di persimpangan yang seringkali menjadi titik rawan. Mereka juga memberikan solusi yang aman dan efisien.

Dengan membangun flyover dan underpass, pemerintah Lampung berusaha untuk memberikan solusi konkret terhadap masalah kemacetan lalu lintas di Bandar Lampung. Namun, penting untuk terus memantau, memelihara, dan memperbaiki infrastruktur ini serta menyusun rencana tata ruang yang komprehensif untuk mengatasi kemacetan jangka panjang dan menjaga kelangsungan mobilitas perkotaan yang berkelanjutan. Menurut data inventarisasi jalan Kota Bandar Lampung Tahun 2018 yang bersumber dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, bahwa Jalan Zainal Abidin Pagar Alam memiliki panjang 4,55 kilometer dan berfungsi sebagai jalan arteri sekunder. Sedangkan underpass yang dibangun tepat di depan pintu masuk Universitas Lampung memiliki panjang 340 meter, lebar 10 meter, dan kedalaman tujuh meter (Hermansyah, 2019) seperti yang terlihat pada **Gambar 1.2**



Sumber: newslampungterkini.com, 2019.

Gambar 1.2
UNDERPASS UNIVERSITAS LAMPUNG

Namun jika volume lalu lintas melebihi kapasitas ruas jalan, maka pembangunan underpass mungkin tidak akan berfungsi sesuai dengan tujuannya. Ini berarti underpass yang seharusnya membantu mengurangi kemacetan atau meningkatkan kelancaran lalu lintas dapat menjadi kurang efektif atau bahkan memperburuk situasi jika lalu lintas terus meningkat tanpa perubahan yang memadai dalam infrastruktur dan pengelolaan lalu lintas. Terkadang, pembangunan underpass yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya dapat disebabkan oleh kurangnya perencanaan yang terpadu antara berbagai proyek infrastruktur dan pengembangan kota. Perlu ada koordinasi yang baik antara berbagai pihak yang terlibat dalam perencanaan dan pengembangan perkotaan.

Jadi, penting untuk merencanakan infrastruktur dan pengelolaan lalu lintas dengan cermat agar sesuai dengan kebutuhan dan pertumbuhan perkotaan. Underpass adalah salah satu alat yang dapat membantu mengatasi kemacetan lalu lintas, tetapi hanya akan berfungsi dengan baik jika dikelola dan direncanakan dengan benar sesuai dengan kapasitas dan kebutuhan jalan raya yang ada.

Maka dari itu dalam penelitian ini akan dibahas efektivitas pembangunan underpass yang berada pada ruas Jalan Z.A Pagar Alam.

1.2 Rumusan Masalah

Pembangunan underpass UNILA pada ruas Jalan Z.A Pagar Alam adalah tindakan yang diambil oleh pemerintah atau otoritas terkait untuk mencoba mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di ruas jalan tersebut. Menurut Sudradjat, Tony Sumartono, Asropi (2011) dalam jurnalnya berpendapat bahwa penambahan sarana jalan, pembangunan jalan tol, jalan layang, terowongan, sistem pengaturan lampu ATCS (*Area Traffic Control System*) adalah salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan.

Underpass adalah struktur bawah tanah yang memungkinkan kendaraan untuk melewati persimpangan atau zona kemacetan tanpa harus bersentuhan dengan lalu lintas permukaan. Namun, meskipun underpass dapat memberikan sejumlah manfaat, tampaknya hasilnya belum optimal dalam mengatasi kemacetan di Jalan Z.A Pagar Alam. Namun terdapat beberapa faktor yang mungkin menyebabkan kurangnya hasil optimal. Dijelaskan oleh (Tamin, 2008) menurut temuan tersebut, pada sore hari, khususnya antara pukul 16.00 hingga 18.00, terjadi peningkatan jumlah perjalanan dari tempat kerja

menuju tempat tinggal. Fenomena ini adalah bagian dari pola perjalanan harian yang umum di banyak perkotaan di seluruh dunia.

“Disini macet terus pak terlebih pagi dan sore karna banyak kendaraan yang dari arah unila yang mau ke Rajabasa harus balik arah disini. Mungkin kalau ada jalan kendaraan yang dari Unila bisa langsung ke arah Rajabasa mungkin gak macet lagi” ujar Wanda kepada Lampungpro.com, Kamis (4/4/2019). Hal ini meunjukkan bahwa pembangunan underpass unila belum sepenuhnya bisa mengurai kemacetan yang ada. Jadi, fakta bahwa kemacetan masih terjadi pada waktu-waktu tertentu di ruas Jalan Z.A Pagar Alam adalah indikasi bahwa underpass yang ada mungkin perlu disempurnakan atau perlu tindakan tambahan untuk mengatasi kendala yang mungkin ada dalam penggunaannya. Evaluasi terus-menerus dan perbaikan infrastruktur dan pengelolaan lalu lintas adalah kunci untuk mencapai pengurangan kemacetan yang optimal. Untuk itu perlu diketahui apakah *Underpass* UNILA efektif dalam mengurai kemacetan sesuai dengan fungsinya.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas tujuan utama penelitian ini ialah

1. tujuan utama penelitian ini adalah untuk menilai efektivitas underpass UNILA sebagai solusi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di ruas Jalan Z.A Pagar Alam dan memberikan wawasan yang dapat digunakan untuk perbaikan dan pengembangan infrastruktur transportasi di kota tersebut.
2. mengevaluasi sejauh mana underpass UNILA telah berhasil dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di ruas Jalan Z.A Pagar Alam.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian diharap dapat memberi manfaat seperti:

1. Penelitian diharap akan memberikan pemahaman yang lebih baik tentang sejauh mana underpass UNILA efektif dalam mengatasi masalah kemacetan di ruas Jalan Z.A Pagar Alam. Ini akan membantu pemerintah dan pengambil keputusan dalam mengukur dampak dari investasi infrastruktur yang telah dilakukan.
2. Hasil penelitian dapat digunakan sebagai dasar untuk pengambilan keputusan yang lebih baik terkait dengan infrastruktur transportasi di kota tersebut. Jika

penelitian menunjukkan bahwa underpass belum optimal, rekomendasi yang dihasilkan dapat membantu merumuskan tindakan perbaikan yang diperlukan.

3. Dengan informasi yang lebih baik tentang efektivitas underpass, pemerintah dapat menghindari pemborosan sumber daya pada proyek-proyek yang tidak efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- ALAM, P., Pramadewi, M. D., Purba, A., & Fuady, S. N. (2017). *EFEKTIVITAS PEMBANGUNAN UNDERPASS DALAM MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS PADA RUAS JALAN ZAINAL ABIDIN*.
- BPS Kota Bandar Lampung. 2018. *Kota Bandar Lampung Dalam Angka 2018 (Bandar Lampung Municipality in Figures 2018)*. BPS—Statistics of Bandar Lampung Municipality.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*.
- Ekawati, N. N. (2014). *Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)* (Doctoral dissertation, Brawijaya University).
- Jakarta: *Badan Penerbit Pekerjaan Umum*
- Rahayu, D. A. K., Putri, R. A., & Jihad, A. S. *KEBIJAKAN WALIKOTA BANDAR LAMPUNG DALAM PEMBANGUNAN JALAN*.
- SEPTRIANDINI, M. (2019). *Evaluasi Kinerja Lalu Lintas Ruas Jalan ZA Pagar Alam Setelah Adanya Jalan Lintas Bawah (Underpass) Kota Bandar Lampung*.