

KESIAPAN KOTA YOGYAKARTA DALAM PEMBANGUNAN TRANSPORTASI YANG BERKELANJUTAN

Oleh :

Andika Alam Nugraha¹, Eko Priyo Purnomo², Aulia Nur Kasiwi³

andikaalam0@gmail.com

Departement Of Government Affairs And Administration
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

ABSTRAK

Transportasi berkelanjutan menjadi suatu gagasan baru dalam menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang ada di kota-kota besar. Akan tetapi dalam pelaksanaannya dan pembangunannya tidak semua aspek dalam transportasi dapat terwujud. Oleh karena itu untuk melihat kesiapan kota yogyakarta dalam pembangunan transportasi yang berkelanjutan dapat diukur menggunakan konsep dari brotodewo. Konsep tersebut melihat transportasi dari 3 aspek yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan. Aspek-aspek tersebut dianggap cocok untuk mengukur kesiap kota yogyakarta. Hasilnya menunjukkan bahwa 2 indikator dari aspek ekonomi dapat terpenuhi dan mendukung transportasi yang berkelanjutan. Sedangkan 3 aspek sosial hanya 1 yang terpenuhi dan aspek lingkungan dari 2 indikator hanya 1 yang terpenuhi.

Kata kunci :Transportasi Berkelanjutan, pembangunan transportasi, menejemen transportasi.

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Bertambah jumlah penduduk yang tinggal di kota Yogyakarta menjadi salah satu faktor penting dalam melihat pembangunan transportasi yang berkelanjutan. Dengan bertambahnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan transportasi akan meningkat. Pada tahun 2019 jumlah penduduk di Daerah Istimewa Yogyakarta mencapai 3.842.932 orang yang tersebar di 4 kabupaten dan 1 kota. Dari data tersebut jumlah penduduk paling banyak berada di Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul, selanjutnya disusul Kabupaten Gunung kidul, Kota Yogyakarta, dan Kabupaten Kulonprogo (Badan Pusat Statistik DIY,2019).

Pertumbuhan transportasi di yogyakarta terlebih lagi transportasi pribadi cukup tinggi. Pertumbuhan tersebut juga tidak diimbangi dengan pengembangan teknologi ramah lingkungan. Jumlah kendaraan bermotor di yogyakarta sekitar 1,8 juta unit, sedangkan pertumbuhan jumlah mobil adalah 4% pertahun sedangkan motor adalah 6% tahun (Dinas Pehubungan DIY, 2019). Motor dan mobil yang ada di kota yogyakarta masih menggunakan bahan bakar minyak (BBM) sedangkan bahan bakar minyak merupakan bahan yang di ambil dari dalam perut bumi yang terbatas jumlahnya. Selain itu pertumbuhan jumlah kendaraan akan susah diimbangi dengan volume jalan yang mengakibatkan kemacetan.

Faktor pemicu perlunya pengembangan transportasi berkelanjutan adalah, pertama, kebijakan pemerintah yang berorientasi pada pengembangan jalan yang pro dengan pengguna kendaraan pribadi, kedua, kajian transportasi yang kurang memadai, ketiga pertumbuhan ekonomi global yang cepat menuntut pelayanan publik yang lebih beragam dari segi jumlah dan kualitas dan yang terakhir adalah ancaman terhadap kualitas lingkungan (Brotodewo, 2010). Apabila dilihat di Yogyakarta faktor-faktor tersebut juga memiliki kesamaan yang pertama adalah tidak adanya jalan khusus untuk kendaraan umum. Di Yogyakarta sendiri kendaraan umum dari pemerintah adalah bus transjogja. Di jalan kota ataupun jalan *ringroad* yang dilewati bus transjogja belum ada jalan khusus yang disediakan oleh pemerintah. Akibatnya apabila lalu-lintas jalan yang pada akan mempengaruhi pelayanan bus transjogja dalam mengantar penumpangnya. Pelayanan berupa transportasi publik di Yogyakarta barulah bus transjogja yang memiliki jumlah total 129 unit dan memiliki 17 jalur (Dinas Pehubungan DIY, 2019). Perlunya penambahan jumlah dan rute agar pelayanan publik yang diberikan lebih optimal.

Dengan bertambahnya jumlah penduduk dan kebutuhan akan transportasi, maka perlunya pengembangan tentang manajemen transportasi yang baru. Kebutuhan transportasi dalam skala besar dan terus menerus serta aksesibilitas kendaraan dan jalan menjadi penunjang utama dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat. Maka dengan kebutuhan yang tersebut maka salah satu solusi adalah dengan transportasi berkelanjutan.

Transportasi berkelanjutan menjadi sesuatu yang cukup penting untuk dikembangkan di kota-kota besar seperti Jakarta, Jogjakarta, Medan, dan Surabaya. Selain untuk membuat transportasi menjadi lebih efisien dan efektif transportasi dengan konsep berkelanjutan akan membuat lingkungan perkotaan maupun wilayah sekitarnya menjadi lebih nyaman. Transportasi berkelanjutan menurut H.W Richardson, 2000: memiliki pengertian sistem transportasi yang menekan dampak negatif dari penggunaannya sendiri seperti penggunaan bahan bakar dan emisi kendaraan yang tinggi, tingkat keamanan dan kemacetan serta aksesibilitas terhadap masyarakat sehingga tidak merugikan generasi yang akan datang (Jenks & Burgess, 2003). Dari definisi diatas maka konsep dari transportasi berkelanjutan adalah transportasi yang ramah lingkungan sehingga tidak merugikan generasi selanjutnya serta dapat terus menerus digunakan.

2. Rumusan masalah

Bedasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis merumuskan rumusan masalah yaitu bagaimana kesiapan kota Yogyakarta dalam membangun transportasi berkelanjutan.

B. METODE PENELITIAN

Bedasarkan permasalahan tersebut metode yang digunakan adalah metode kualitatif dengan menggunakan analisis *study literature* atau tinjauan kepustakaan. Data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari penelitian-penelitian sebelumnya, portal berita, surat kabar, dan website resmi pemerintahan kota Yogyakarta. (Sugiyono, 2012) menyatakan jika tinjauan pustaka merupakan kajian menurut teori, referensi dan juga literatur ilmiah, dimana memiliki keterkaitan

dengan budaya, nilai, dan juga norma yang berkembang di dalam situasi sosial yang diteliti.

Literature Review

Saat ini, transportasi berkelanjutan menjadi acuan atau konsep yang sedang banyak diterapkan di kota-kota di Indonesia, karenanya ada beberapa studi atau penelitian yang dilakukan berkaitan dengan transportasi berkelanjutan, seperti penelitian yang dilakukan oleh (Brotodewo, 2010) yang berjudul "Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan Pada Kawasan Metropolitan Di Indonesia" menyatakan jika dalam penyediaan dan pengembangan sistem transportasi yang berkelanjutan terdapat 14 indikator yang harus dipenuhi. Penulis mengambil contoh beberapa kota metropolitan yang ada di Indonesia, hasilnya menunjukkan jika belum ada kawasan metropolitan yang mampu menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan. Sebagai contoh kawasan metropolitan Jakarta, Medan, Semarang dan juga Denpasar, mereka telah dan mampu memenuhi 4 dari 14 indikator transportasi berkelanjutan, sedangkan kawasan lain hanya mampu memenuhi 3 dari 14 indikator. Tiga indikator utama dalam pengembangan transportasi berkelanjutan yaitu aspek ekonomi yang terdiri dari peningkatan aksesibilitas kawasan dan peningkatan efisiensi aktifitas transportasi, yang kedua adalah aspek sosial transportasi yang terdiri dari kapasitas kelembagaan dan peningkatan keselamatan transportasi dan terakhir yaitu aspek lingkungan.

Penelitian lain yang dilakukan oleh (Tamin, 2007) dengan judul penelitian "Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota-Kota Besar Di Indonesia" menunjukkan hasil bahwa di

Indonesia, kebijakan dalam pengembangan transportasi di perkotaan menggunakan suatu pendekatan yang disebut dengan pendekatan konvensional, yang terdiri atas predict and provide, dimana pendekatan ini menurut penulis seharusnya sudah diganti dan ditinggalkan, dengan cara melakukan manajemen atau pengelolaan pada kebutuhan transportasinya atau yang biasa disebut dengan Transport Demand Management (TMD) yang dalam bahasa Indonesia berarti Manajemen Kebutuhan Transportasi.

Sementara itu, (Idris, 2012) melalui penelitiannya yang berjudul "Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Sebuah Investasi Masa Depan" menyatakan jika substansi dari suatu permasalahan dan persoalan transportasi adalah menyangkut masalah "orang dan barang" dimana mereka merupakan pelaku dalam perjalanan dan "bukan pada kendaraan". Penelitian lain dilakukan oleh (Hidayati & Febriharjati, 2016) dengan judul "Pengembangan Transportasi Berkelanjutan Di Kota Semarang" dilakukan penelitian dengan hasil bahwa perencanaan sistem transportasi dalam Rancangan Awal RPJMD sudah sesuai dengan teori transportasi berkelanjutan dan rencana sistem transportasi yang ada telah menampung permasalahan-permasalahan yang ada melalui program-program yang di sediakan dan diatur di dalam RPJMD tersebut.

(Andriani & Yuliasuti, 2013) dalam penelitiannya "Penilaian Sistem Transportasi yang Mengarah Pada Green Transportasi di Kota Surakarta" mengatakan jika penerapan konsep (transportasi hijau) green transportation yang diterapkan untuk mewujudkan transportasi berkelanjutan bisa dikatakan sudah cukup berhasil. Analisis

transportasi berkelanjutan menunjukkan bahwa penerapan dari konsep tersebut sudah cukup baik dan representatif untuk menuju green transportation. Namun demikian, perwujudan dari green transportasi belum bisa sepenuhnya dikatakan baik, hal ini karena masih banyak kekurangan yang ada di berbagai aspek. Studi ini menemukan ada suatu kebutuhan akan dokumen resmi yang bisa menjelaskan, mengarahkan, dan juga bisa mengatur bagaimana penerapan konsep Green Transportasi di Kota Surakarta.

(Lawalata, 2013) dalam penelitiannya yang berjudul “Prinsip-Prinsip Pembangunan Jalan Berkelanjutan” menunjukkan hasil bahwa dalam suatu konsep berkelanjutan yang menjadi dasar adalah terpenuhinya kebutuhan generasi masa sekarang tanpa mengganggu kemampuan pemenuhan kebutuhan generasi masa yang akan datang, meningkatkan ekonomi, kualitas lingkungan dan kesetaraan hak. Kemudian penulis juga menyampaikan kriteria yang menjadi dasar penyelenggaraan jalan berkelanjutan, kriteria tersebut yaitu meliputi efisiensi, mobilitas, selamat dan nyaman, partisipasi dari masyarakat, pembatasan emisi, sumber daya alam, habitat dan juga ekosistem.

Kerangka Teori

Menurut Brotodewo, 2010, ada tiga aspek dalam transportasi berkelanjutan yaitu aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Aspek ekonomi adalah dengan mengupayakan pelayanan-pelayanan dari sistem transportasi yang dapat menunjang aktivitas-aktivitas ekonomi khususnya perkotaan yang mampu meningkatkan aksesibilitas wilayah yang efisien dan produktif. Kriteria dalam aspek ekonomi sendiri adalah aksesibilitas wilayah yang

baik, transportasi yang produktif, dan aktivitas transportasi yang efisien. Selanjutnya aspek sosial adalah dengan mengupayakan adanya kesetaraan antara masyarakat secara vertikal maupun horizontal dalam pelayanan transportasi dan terdapatnya kelembagaan-kelembagaan yang menunjang sistem transportasi berkelanjutan. Selain itu pada aspek ini ada juga tentang keamanan dan keselamatan transportasi. Indikator dari aspek sosial adalah pelayanan transportasi yang setara dan adil, keselamatan transportasi yang baik, dan terdapatnya sistem kelembagaan yang menunjang transportasi berkelanjutan. Yang terakhir adalah aspek lingkungan adalah dengan mengupayakan penggunaan sumber daya yang tidak berlebih untuk kepentingan kini dan mendatang. Dan juga menciptakan lingkungan yang nyaman tanpa eksternalitas negatif dari aktivitas transportasi. Kriteria dari aspek lingkungan adalah penggunaan sumber daya pada kegiatan transportasi yang seimbang dan minimnya pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh transportasi yang minim.

Selanjutnya perumusan indikator untuk mengukur kesiapan kota yogyakarta dalam transportasi berkelanjutan dirumuskan dengan indikator berikut :

Aspek	Indikator
Ekonomi	1. Jalan umum dengan keadaan baik 2. Adanya transportasi dengan harga terjangkau
Sosial	1. Adanya transportasi umum yang mencakup disabilitas 2. Jumlah kecelakaan

	yang ada di Yogyakarta
	3. Adanya produk hukum yang mengatur tentang transportasi berkelanjutan
Lingkungan	1. Berkurangnya jumlah transportasi pribadi 2. Adanya pedestrian

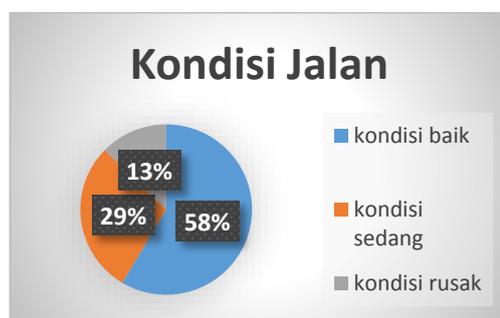
C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Aspek ekonomi

a. Jalan umum dengan keadaan baik

Keadaan jalan umum dengan keadaan yang baik akan mendukung aksesibilitas di kota Yogyakarta. Menurut BPS Provinsi Yogyakarta ada 4 jenis permukaan jalan yaitu jalan diaspal, jalan kerikil, jalan tanah, dan jalan tidak terinci. Panjang jalan di Kota Yogyakarta adalah 248,09 KM yang dikur pada tahun 2015. Di Kota Yogyakarta sendiri jalan dengan permukaan aspal sudah menyeluruh.

Selanjutnya adalah kondisi jalan, ada 3 jenis kondisi jalan yang di survey oleh BPS DIY yaitu kondisi jalan baik, kondisi jalan sedang, dan kondisi jalan rusak.



Sumber: BPS Provinsi D.I.Y, 2019

Dari diagram diatas dapat dilihat bahwa kondisi jalan di kota Yogyakarta dengan keadaan baik adalah 58%, keadaan sedang adalah 29% dan dengan keadaan

rusak adalah 13%. Dengan keadaan jalan dengan jumlah sedang dan rusak dengan jumlah tinggi akan mempengaruhi aksesibilitas terhadap aktivitas-aktivitas ekonomi yang terjadi dikota. Hal tersebut harus diperbaiki guna menunjang pembangunan transportasi yang berkelanjutan.

b. Transportasi dengan harga terjangkau

Dengan adanya transportasi dengan harga terjangkau dapat mendorong kegiatan mobilitas dan kegiatan ekonomi masyarakat yaitu produksi, distribusi dan konsumsi. Dalam meningkatkan kegiatan dalam masyarakat transportasi menjadi sesuatu yang sangat penting. Oleh maka itu harga transportasi akan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang ada di masyarakat. Berdasarkan data dari BPS DIY transportasi di Yogyakarta pada tahun 2019 mencapai 1.6 juta unit. Sedangkan pertambahan jumlah motor adalah 6% dan mobil 4%. Dari situ dapat dilihat bahwa harga kendaraan untuk di Jogja cukup terjangkau.

Sedangkan untuk pemenuhan transportasi di dengan skala besar pemerintah kota Jogja melalui Dinas Perhubungan DIY membuat program transjogja. Transjogja bertujuan sebagai transportasi umum yang dapat digunakan masyarakat kota Jogja dan sekitar untuk memenuhi kebutuhan mobilitas sehari-hari.

2. Aspek sosial

a. Transportasi yang mencakup disabilitas

Pengembangan transportasi berkelanjutan juga harus memperhatikan ketercakupn sosial, salah satunya adalah disabilitas. Transportasi umum yang ada di kota Yogyakarta adalah bus transjogja. Data yang diambil dari Dinas Perhubungan Provinsi daerah Istimewa Yogyakarta, rute bus transjogja berjumlah 17 rute dengan

jumlah armada sebanyak 129 armada yang sudah termasuk armada candangan sebanyak 12 armada. Jumlah tersebut tentunya akan sangat membantu masyarakat dalam hal transportasi umum.

Mengenai definisi disabilitas terdapat undang-undang yang membahas mengenai hal tersebut berdasarkan UU No 8 Tahun 2016 tentang disabilitas adalah penyandang disabilitas berhak atas hak hidup, bebas dari stigma, privasi, keadilan dan perlindungan hukum, pekerjaan, pendidikan, kesehatan, kewirausahaan, pendidikan, politik, keolahragaan, agama, pariwisata dan kebudayaan, aksesibilitas, kesejahteraan sosial, dan pelayanan publik. Dilihat dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa penyandang disabilitas memiliki hak yang sama dengan masyarakat lainnya.

Akan tetapi dilihat dari segi ketercakupannya disabilitas transportasi yang berkelanjutan dapat dilihat kembali dari segi pelayanan, *droop pint*, dan kondisi armada transjogja itu sendiri. Hal tersebut merupakan keseluruhan bentuk pelayanan publik yang didapat oleh masyarakat umum.

Pertama, penyediaan landasaan (ramp) pada halte bus transjogja ternyata tidak mudah diakses oleh penyandang disabilitas dikarenakan bus tersebut menggunakan high floor atau pintu yang tinggi sehingga tidak memudahkan bagi penyandang disabilitas untuk mudah masuk ke dalam bus Transjogja. Selanjutnya drop point yang disediakan oleh dinas perhubungan sebagai tempat menunggu kedatangan bus transjogja tidak semuanya mudah di akses bagi disabilitas hal tersebut di karenakan jalan menuju kedalam halte/droop point tidak di sediakan khusus untuk disabilitas. Hal tersebut tentu menjadi kekurangan bagi

pemerintah dalam mencangkup transportasi bagi disabilitas.

b. Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Yogyakarta

Kecelakaan lalu lintas menurut UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu suatu kejadian atau peristiwa tidak terduga dan tidak disengaja yang terjadi di jalan yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang kemudian mengakibatkan jatuhnya korban manusia dan atau kerugian harta benda. (Suparmanta, 2019) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi (85%) bukan kecelakaan tunggal tetapi kecelakaan yang melibatkan banyak pihak, dan biasanya terjadi saat lalu lintas dalam keadaan lengang, karena ketika keadaan jalan lenggang atau sepi. Pengendara atau pengemudi kendaraan cenderung menjalankan kedaraannya dengan kecepatan tinggi melebihi batas seharusnya.

Banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas, menurut (Suparmanta, 2019) faktor-faktor tersebut antara lain:

1. Faktor Manusia

Manusia merupakan pengguna atau pemakai jalan yang dapat bertindak sebagai pejalan kaki atau sebagai pengemudi kendaraan. Sebagai pejalan kaki, manusia bisa menyebabkan kecelakaan karena tidak berhati-hati dalam berjalan, berjalan terlalu ke tengah, dan tidak memperhatikan ketika menyeberang. Sedangkah sebagai pengemudi, manusia juga dapat menyebabkan kecelakaan karena mengemudi dalam keadaan mengantuk, mabuk, lelah dan kurangnya keterampilan dalam mengemudi.

2. Faktor Kendaraan

Kendaraan juga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, hal itu terjadi apabila kendaraan tidak dalam kondisi baik misalnya rem blong, lampu mati saat malam hari, mesin mati secara tiba-tiba, dan ban pecah. Sehingga kendaraan menjadi salah satu faktor yang penting untuk diperhatikan agar kejadian kecelakaan bisa dihindari.

3. Faktor Jalan dan Lingkungan

Jalan dapat menjadi penyebab kecelakaan misalnya karena kondisi jalan yang tidak baik, jalan yang bergelombang dan banyak lubang. Sedangkan kondisi lingkungan yang bisa menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas misalnya cuaca buruk seperti angin puting beliung, salju lebat yang menutupi jalan, hujan lebat dan lain sebagainya.

(Hidayat, 2013) berpendapat jika faktor manusia merupakan faktor utama yang paling sering menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Seperti halnya yang terjadi di Kota Yogyakarta, menurut data dari bappeda.jogjapro.go.id selama tahun 2016 sampai tahun 2019 terjadi peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas, sebagai berikut:

Tabel 1. Data Kecelakaan di Kota Yogyakarta

Data Kecelakaan	2016	2017	2018	2019
Jumlah kecelakaan	3.777	4.011	5.061	5.381
Korban meninggal dunia	464	442	485	387
Korban luka ringan	4.910	5.040	6.800	6.564
Korban luka berat	21	29	23	8

Sumber: bappeda.jogjakota.go.id

Dari data kecelakaan lalu lintas di Kota Yogyakarta tersebut diatas, jelas terlihat jika selama tahun 2016 sampai dengan tahun 2019, terjadi kenaikan jumlah kecelakaan. Dimana kecelakaan terbanyak terjadi di tahun 2019 dengan jumlah kecelakaan sebanyak 5.381 kejadian. Jumlah korban meninggal di tahun 2019 hanya sebanyak 387 jiwa, jumlah tersebut paling kecil jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Sedangkan untuk korban luka ringan sebanyak 6.564 jiwa dan korban luka berat sebanyak 8 jiwa.

Untuk tahun 2018, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 5.061 kejadian dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 485 jiwa, korban luka ringan sebanyak 6.800 jiwa dan korban dengan luka berat sebanyak 23 jiwa. Tahun 2017 telah terjadi 4.011 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia sebanyak 442 jiwa, korban luka ringan sebanyak 5.040 jiwa dan korban luka berat sebanyak 29 jiwa. Sedangkan untuk tahun 2016 jumlah kecelakaan yang terjadi sebanyak 3.777 kejadian dengan jumlah korban meninggal sebanyak 464 jiwa, korban luka ringan sebanyak 4.910 jiwa, dan korban luka berat sebanyak 21.

c. Hukum yang Mengatur Transportasi Berkelanjutan di Kota Yogyakarta

Produk hukum dapat berupa peraturan perundang-undangan, dimana peraturan ini menjadi sesuatu hal yang penting dan juga mendasar karena dengan adanya peraturan maka akan terjadi keteraturan dan ketertiban di dalam masyarakat, sehingga tidak ada lagi

pelanggaran-pelanggaran atau permasalahan-permasalahan yang terjadi.

Untuk produk hukum yang mengatur mengenai transportasi berkelanjutan di Kota Yogyakarta yaitu Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 11 tahun 2017 tentang RPJMD Kota Yogyakarta tahun 2017-2022. Di dalam RPJMD ini disebutkan bahwasanya untuk membangun transportasi berkelanjutan dibutuhkan beberapa hal yang harus dipenuhi seperti pemahaman terhadap permasalahan-permasalahan yang terjadi, tantangan, potensi dan juga peluang guna menyelesaikan permasalahan yang sedang dihadapi, dibutuhkan pula kebijakan atau peraturan yang mendukung dan mendorong adanya transportasi berkelanjutan, adanya integrasi dan keberlanjutan dari program yang dijalankan dalam jangka pendek, menengah dan juga jangka panjang, perlu pula dilakukan perencanaan dan perancangan transportasi berkelanjutan dengan mengintegrasikan elem-elemen yang dibutuhkan untuk menunjang terselenggaranya transportasi berkelanjutan seperti infrastruktur, tata ruang, serta pengelolaan, dan yang cukup penting yaitu diperlukan komitmen dari semua pihak, baik itu pemerintah, stakeholder, maupun masyarakat untuk bersama-sama mendukung kebijakan transportasi yang telah dibentuk dan ditetapkan.

Disebutkan pula bahwa transportasi berkelanjutan yang sedang dibangun Kota Yogyakarta sangat memperhatikan karakteristik yang dimiliki Kota Yogyakarta. Dilakukannya pembangunan dan pengembangan transportasi berkelanjutan ini guna menciptakan Kota Yogyakarta yang layak dihuni dimana masyarakatnya dapat

menikmati dan menggunakan transportasi publik dengan nyaman.

Adapun konsep transportasi berkelanjutan yang dikembangkan Kota Yogyakarta, yaitu:

- 1) Membangun transportasi berkelanjutan dengan mengembangkan angkutan umum yang terintegrasi.
- 2) Membangun dan mengembangkan fasilitas untuk sepeda dan pejalan kaki yang memadai dan nyaman.
- 3) Mengembangkan sebuah kawasan yang memiliki orientasi transit.
- 4) Menerapkan adanya traffic demand management.
- 5) Membangun dan mengembangkan transportasi wisata yang juga berkelanjutan.

3. Aspek Lingkungan

Jumlah Transportasi Pribadi

Menurut data dari dishub.jogjaprovo.go.id jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta semakin bertambah. Banyaknya jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta tidak hanya berasal dari masyarakat lokal saja tetapi dari pendatang yang berasal dari luar Yogyakarta yang membawa atau membeli kendaraan baru untuk digunakan sebagai alat transportasi sehari-hari. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta saat ini mencapai 1,8 juta unit, dimana setiap tahunnya bertambah sekitar 4% untuk mobil dan 6% untuk motor.

Jalur Pedestrian di Kota Yogyakarta

Jalur pedestrian atau yang biasa disebut dengan jalur pejalan kaki merupakan suatu jalur yang memiliki fungsi untuk berjalan kaki guna berpindah dari satu tempat ke tempat yang lainnya. Jalur pedestrian ini biasanya berada di sisi kanan dan kiri koridor jalan. Jalur pedestrian yang ada di sepanjang koridor jalan tidak dapat terlepas dari aktifitas,

fungsi lahan dan juga bangunan yang ada di sepanjang jalur pedestrian tersebut.

Kota Yogyakarta sebagai salah satu kota dengan aktivitas dan pertumbuhan penduduk yang tinggi, memiliki empat koridor jalan yaitu jalan malioboro, jalan mangkubumi, keraton dan Panggung Krapyak. Dari keempat koridor jalan tersebut, koridor jalan Malioboro merupakan koridor jalan yang paling ramai dengan aktifitas dan sebagai salah satu pusat kegiatan ekonomi dan sosial di Kota Yogyakarta. Banyak kegiatan yang dilakukan di sepanjang jalan malioboro, seperti kegiatan ekonomi melalui jual beli, wisata, pemerintahan, dan juga budaya. Oleh karena banyaknya aktifitas yang dilakukan di sepanjang jalan malioboro, dibangun dan dibentuklah jalur atau jalan pedestrian di sepanjang jalan yang ada di kanan dan kiri jalan.

Jalur pedestrian yang ada di sepanjang jalan malioboro dibentuk dan dibangun dengan cara memundurkan toko-toko dan ruko-ruko sejauh 2,5 meter, hal ini sudah dilakukan sejak tahun 1980an. Tujuan disediakannya jalur pedestrian ini karena jumlah pengunjung Kota Yogyakarta terutama yang berkunjung ke malioboro semakin hari semakin bertambah, sehingga dibangunlah jalan untuk pedestrian agar pengunjung dapat menikmati suasana jalan malioboro dengan nyaman.

Pembagian koridor jalan di jalan malioboro pertama kali dilakukan pada tahun 1980an dengan membaginya menjadi tiga jalur, yaitu jalur untuk kendaraan bermotor, jalur untuk pejalan kaki dan jalur untuk kendaraan tidak bermotor. Jalur ini berbentuk jalan lurus dengan perbandingan lebar jalan selebar 10,4 m dengan ketinggian bangunan rata-rata dua lantai.

D. KESIMPULAN

Pengukuran transportasi yang berkelanjutan di kota yogyakarta dengan menggunakan konsep transportasi berkelanjutan dari Brotodewo yang menggunakan 3 aspek yaitu sosial, ekonomi dan lingkungan. Dengan aspek-aspek tersebut rumuskan indikator-indikator menjadi 7 indikator. Indikator tersebut dinilai cocok digunakan untuk melihat kesiapan kota yogyakarta dalam transportasi berkelanjutan.

Hasilnya adalah dari aspek ekonomi dapat disimpulkan bahwa keadaan jalan yang ada di kota yogyakarta dalam keadaan baik, hal tersebut diharapkan dapat mendorong mobilitas kendaraan dan manusia. Sedangkan indikator kedua dari aspek ekonomi dapat dilihat bahwa pertumbuhan transportasi di yogyakarta cukup tinggi sehingga dapat membantu masyarakat dalam kegiatan sehari-hari. Selain itu dalam transportasi umum yaitu tersedianya transjogja dengan harga yang terjangkau yang dapat digunakan masyarakat.

Sedangkan aspek sosial yang pertama adalah terjangkau penyandang disabilitas dalam transportasi yang ada di yogyakarta menunjukkan bahwa ketidakcocokan penataan point drop dan disain bus transjogja bagi penyandang disabilitas. Indikator sosial yang kedua menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan transportasi menunjukkan bahwa kecelakaan dari tahun 2016-2019 mengalami peningkatan. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengamanan dan keamanan transportasi di kota yogyakarta belum cukup baik. Sedangkan indikator ketiga dari aspek sosial menunjukkan bahwa produk hukum yang mengatur transportasi berkelanjutan sudah direncanakan dan dilaksanakan pemerintah kota yogyakarta

melalui peraturan daerah nomor 11 tahun 2017 tentang RPJMD kota Yogyakarta Tahun 2017=2022.

Yang terakhir indikator tentang aspek lingkungan yang pertama menunjukkan bahwa jumlah transportasi pribadi di kota Yogyakarta setiap tahunnya meningkat. Dapat disimpulkan bahwa transportasi yang ada di Yogyakarta masih tidak ramah lingkungan dengan jumlah banyak. Selanjutnya indikator kedua dari aspek lingkungan adalah adanya pedestrian untuk pejalan kaki menunjukkan bahwa tersedianya pedestrian bagi pejalan kaki. Hal tersebut tentu dapat mengurangi polusi dan membantu masyarakat dalam mobilitas sehari-hari dengan berjalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriani, D. M., & Yuliasuti, N. (2013). Penilaian Sistem Transportasi yang Mengarah Pada Green Transportasi di Kota Surakarta. *JURNAL PEMBANGUNAN WILAYAH & KOTA*, 9(2), 183. <https://doi.org/10.14710/pwk.v9i2.6535>
- Apriyanto, H., Eriyatno, E., Rustiadi, E., & Mawardi, I. (2015). STATUS BERKELANJUTAN KOTA TANGERANG SELATAN-BANTEN DENGAN MENGGUNAKAN KEY PERFORMANCE INDICATORS (Sustainable Status of South Tangerang City-Banten Using Key Performance Indicators). *Jurnal Manusia dan Lingkungan*, 22(2), 260. <https://doi.org/10.22146/jml.18750>
- Brotodewo, N. (2010). PENILAIAN INDIKATOR TRANSPORTASI BERKELANJUTAN PADA KAWASAN METROPOLITAN DI INDONESIA. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 21(3), 18.
- Ervianto, W. I. (2018). KAJIAN TENTANG KOTA BERKELANJUTAN DI INDONESIA (STUDI KASUS KOTA YOGYAKARTA). *Jurnal Media Teknik Sipil*, 16(1), 60.
- Hidayati, I. Y., & Febriharjati, S. (2016). PENGEMBANGAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN DI KOTA SEMARANG. 10(1), 15.
- Idris, Z. H. (2012). PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN SEBUAH INVESTASI MASA DEPAN. 6.
- iswirnarno, C. (2019, Juli 10). Tingkat kemiskinan di Yogyakarta masih tinggi. *jogja.suara.com*. Diambil dari jogja.suara.com/read/2019/07/10/214157/tingkat-kemiskinan-di-yogyakarta-masih-tinggi
- Jaya, A. (2004). (*Sustainable Development*). 11.
- Jenks, M., & Burgess, R. (2003). *Compact cities: Sustainable urban forms for developing countries*.
- Lawalata, G. M. (2013). PRINSIP-PRINSIP PEMBANGUNAN JALAN BERKELANJUTAN. 13(2).
- Oktavian Prakoso, L. (2019, Juni 24). Yogyakarta kota sampah? *kompasmania.com*. Diambil dari kompasmania.com/luckyoktavianp/5d104d1d097f3614c63bed72/yogyakarta-kota-sampah?page=all
- Purnomo, E. P. (2016). Implementasi CSR (Corporate Social Responsibility) PT. Agung Perdana Dalam Mengurangi Dampak Kerusakan Lingkungan. *Ilmu Pemerintahan dan Kebijakan Publik*. 3.

- Rahadian, A. H. (2016). *STRATEGI PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN*. (01), 11.
- Suparmanta, S. (2019). Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Yang Terjadi Pada Anak-Anak studi kasus: Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(2), 107. <https://doi.org/10.25104/jptd.v20i2.957>
- Tamin, O. Z. (2007). *MENUJU TERCIPTANYA SISTEM TRANSPORTASI BERKELANJUTAN DI KOTA-KOTA BESAR DI INDONESIA*. 7(2), 18.
- wilujeng karisma. (2019, Maret 13). Transportasi publik, solusi kemacetan yogyakarta. *pikiran-rakyat.com/nasional/pr010308002/transportasi-solusi-kemacetan-yogyakarta*.