

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kemacetan terjadi disebabkan oleh panjangnya antrian kendaraan karena terhambatnya arus lalu lintas karena dua faktor: terbatasnya kapasitas jalan atau jumlah kendaraan yang terlalu banyak. Solusi sederhana untuk pemecahan masalah kemacetan ini adalah dengan meningkatkan kapasitas jalan dan mengurangi jumlah kendaraan. Namun pada pelaksanaannya, solusi tersebut tidaklah sederhana. Peningkatan kapasitas jalan membutuhkan biaya yang sangat besar, disamping proses pembebasan lahan yang harus melalui sangat rumit dan berlarut-larut. Mengurangi jumlah kendaraan juga tidak mudah, karena terkait dengan kebijakan pemerintah, dan juga ketergantungan. Kemacetan umumnya terjadi di kota-kota besar yang memiliki manajemen lalu lintas yang tidak begitu baik. Kemacetan juga terjadi karena adanya ketimpangan antara jumlah kendaraan dengan kapasitas jalan. Kota yang memiliki jumlah penduduk yang sangat padat, misalnya Jakarta Bandung, Surabaya, Semarang, Medan, dan beberapa kota lainnya di Indonesia, sangat rawan terjadi kemacetan di beberapa titik yang beririsan dengan lokasi publik seperti Pasar, Sekolah, Terminal Bus, dan lain lokasi serupa lainnya. Kemacetan juga dapat terjadi pada perpotongan jalur lalu lintas seperti di persimpangan lampu merah atau persimpangan rel kereta api.

Kemacetan lalu lintas dapat juga terjadi karena disebabkan oleh adanya kecelakaan, bencana alam (misalnya banjir, tanah longsor, kebakaran di jalan, kebakaran di pemukiman, kemacetan sudah menjadi masalah umum dan telah dilakukan banyak cara untuk menemukan solusinya. Beberapa solusi pemecahan masalah kemacetan telah diusulkan oleh beberapa lembaga dan juga para peneliti. Diantaranya adalah dengan memperlebar jalan, menambah lajur lalu lintas, rekayasa sirkulasi lalu lintas satu arah, pembatasan melalui median jalan atau barikade yang

membatasi arus belok, membangun *fly-over*, pengembangan manajemen jalan melalui *intelligent transportation system*, pemberian sanksi terhadap para pelanggar, dan lain sebagainya. Namun dikarenakan kemacetan adalah masalah yang sangat kompleks, sehingga walaupun beberapa solusi telah diimplementasikan, namun kemacetan tetap terjadi.

Kemacetan sudah menjadi masalah umum dan telah dilakukan banyak cara untuk menemukan solusinya. Beberapa solusi pemecahan masalah kemacetan telah diusulkan oleh beberapa lembaga dan juga para peneliti. Diantaranya adalah dengan memperlebar jalan, menambah lajur lalu lintas, rekayasa sirkulasi lalu lintas satu arah, pembatasan melalui median jalan atau yang membatasi arus belok, membangun *fly-over*, pengembangan manajemen jalan melalui *intelligent transportation system*, pemberian sanksi terhadap para pelanggar, dan lain sebagainya. Namun dikarenakan kemacetan adalah masalah yang sangat kompleks, sehingga walaupun beberapa solusi telah diimplementasikan, namun kemacetan tetap terjadi.

Mengingat permukiman-permukiman pinggiran ini pada umumnya hanya menyediakan rumah tinggal saja. Tingginya pergerakan penduduk di pinggiran kota ke pusat kota tentu saja membutuhkan suplai angkutan yang memadai. Hal ini dapat menjadi masalah yang sangat serius dan harus diwaspadai karena menimbulkan dampak negatif terhadap sistem transportasi kota secara keseluruhan apabila terdapat ketimpangan antara kebutuhan dan penyediaan. Melihat kondisi seperti ini, maka perlu adanya kajian tentang kondisi urbanisasi dan karakteristik pergerakan penduduk, yang berguna dalam memperkirakan kebutuhan pergerakan sehingga bisa didapatkan gambaran besarnya suplai atau kebutuhan akan angkutan. Dalam studi ini, yang akan dikaji adalah karakteristik urbanisasi dari penduduk di kecamatan pedurungan kota Semarang. Penelaahan urban transportation merupakan hal penting dalam proses perencanaan transportasi, karena dengan mengetahui urban transportation, maka jumlah perjalanan tiap zona pada masa yang akan datang dapat diperkirakan. Setiap bepergian pasti mempunyai *asal*, yaitu *zone* yang menghasilkan pelakunya, dan tujuan, yaitu *zone* yang menghasilkan pelaku bepergian itu. Secara

sederhana dapat dianggap bahwa bepergian pada umumnya diawali dari tempat tinggal dan diakhiri di tempat tujuan. Jadi ada dua pembangkit lalu lintas, yaitu tempat sebagai produsen bepergian, dan bukan tempat tinggal sebagai konsumen. Tentu saja ada kebalikan bepergian, selain itu, bepergian dari asal ke tujuan selalu mempunyai lintasan. Banyaknya lalu-lintas dan bepergian antar *zone* selalu bertambah karena prasarana hubungan pun terus meningkat, misalnya pembuatan jalan baru dan penataan jalan lama, atau meningkatnya sarana hubungan seperti penambahan jumlah kendaraan. Pada hakikatnya, usaha meningkatkan sarana dan prasarana adalah jawaban atas kebutuhan perhubungan antar *zone*.

Urban Transportation, Sejalan dengan meningkatnya kepadatan penduduk perkotaan, maka jumlah perjalananpun juga semakin meningkat. Apabila peningkatan tersebut tidak diikuti dengan penambahan jalan, akan mengakibatkan terjadinya ketimpangan antara penyediaan dan permintaan. Untuk mengantisipasi kebutuhan dan memperhitungkan beban, diperlukan studi tentang urban transportation dan perumahan. Banyaknya pergerakan dan perumahan dipengaruhi oleh faktor pendapatan, pemilihan kendaraan, jumlah penduduk, serta struktur pekerjaan penduduk. Keterkaitan faktor-faktor tersebut dapat digambarkan dalam suatu model perjalanan penduduk.

Seiring dengan pertambahan penduduk dan perkembangan kota, jalan jalan utamanya telah mengubah lahan pertanian di sepanjang jalan menjadi lahan terbangun, salah satunya adalah perumahan. Munculnya perumahan-perumahan tersebut akan menambah permasalahan bahwa pembangunan jalur angkutan terutama jalur jalan darat dengan mudah dapat mengubah tata guna lahan yang ada. Jalan utama di perkotaan telah mengubah lahan di sepanjang jalan dari lahan pertanian menjadi lahan terbangun diantaranya perumahan. Munculnya perumahan-perumahan di sepanjang jalan akan menambah jumlah pergerakan, dimana pergerakan ini dapat mengganggu lalu lintas menerus, yang kemudian dapat menurunkan tingkat pelayanan jalan. Penurunan tingkat layanan tersebut berlangsung sampai pada macetnya lalu lintas jalan, terutama pada saat jam sibuk. Sementara itu, pemerintah

daerah diduga tidak dapat memperkirakan dampak jalan sebagai jalan arteri primer, jika di sepanjang jalan tersebut dibangun perumahan-perumahan. Salah satu penyebabnya adalah tidak adanya standar untuk menghitung jumlah pergerakan yang akan dihasilkan oleh suatu perumahan.

Pemilihan moda, model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Karakteristik alat transportasi publik yang tersedia dari tempat asal seseorang ke tempat tujuannya merupakan faktor utama dalam menentukan moda dan rute yang akan ditempuh. Pemilihan moda adalah tahapan paling penting dalam proses perencanaan transportasi dan mengambil sebuah kebijakan perencanaan (Minal dan Ravi, 2014). Pemilihan moda dinyatakan sebagai prosentase jumlah perjalanan yang di tuangkan cara atau moda angkutan yang berlainan. Seorang individu memilih alternative moda dengan pertimbangan banyak tetapi selalu ada ketidakpastian yang terlibat dalam mengambil keputusan individu (Minal dan Ravi, 2014). Pemilihan moda adalah pembagian atau proporsi jumlah perjalanan ke dalam cara atau moda angkutan yang berbeda. Analisis pilihan moda ini tidak hanya menghitung banyaknya orang yang akan menggunakan suatu moda saja, tetapi sekaligus juga akan mengidentifikasi perilaku (*user*) dalam memilih dan menggunakan suatu moda tertentu dan mengabaikan moda lainnya, serta merumuskan seluruh faktor dan variabel yang dianggap secara signifikan memengaruhi perilaku (*user*) dalam menentukan pilihannya terhadap suatu moda tertentu.

Pembebanan jaringan, Hasil dari Model Pembebanan Jaringan yang merupakan model terakhir pada rangkaian Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (MPTEP) adalah berupa: (1). satu set rute yang dilalui oleh pengguna dalam melakukan perjalanannya dari suatu titik asal (*origin*) ke suatu titik tujuan (*destination*), dan (2). jumlah volume lalu lintas yang dibebankan pada setiap rute terpilih. Hasil ini dapat digunakan untuk menggambarkan atau melihat seberapa baik kinerja sebuah jaringan jalan. Faktor utama yang berpengaruh dalam model ini adalah persepsi pengguna terhadap biaya perjalanan (dapat berupa: jarak, waktu tempuh,

atau gabungan keduanya). Model pembebanan jaringan, Pembebanan jaringan dilakukan untuk mengetahui keseimbangan antara kebutuhan dan penyediaan transportasi. Sisi kebutuhan transportasi terdiri dari sejumlah pergerakan yang terjadi dari asal (*origin*) ke tujuan (*destination*). Sering dinyatakan dalam Matrik Asal Tujuan (MAT).

Distribusi perjalanan, Distribusi pergerakan akan dipengaruhi oleh beberapa hal, diantaranya adalah: kondisi sosial ekonomi pelaku perjalanan maupun ketersediaan pilihan fasilitas pergerakan. Pendekatan hukum distribusi perjalanan mengacu untuk karakteristik permintaan perjalanan yang dibutuhkan dalam transportasi dan perencanaan kota. Dimana, hukum distribusi perjalanan mempunyai sebab-akibat dengan jumlah penduduk, asal dan tujuan serta jarak (Lenormard, Bassola, & Ramasco, 2016). Sehingga, perencanaan suatu fasilitas transportasi sangat mempengaruhi tingkat pertumbuhan perekonomian untuk mencapai sasaran pembangunan yang berkelanjutan serta berguna di semua aspek kehidupan masyarakat (Gunawan & Ormus, 2013). Selain itu menurut Marvin dalam Ardriansyah (2015), bentuk perjalanan yang biasanya dipergunakan oleh perencanaan transportasi adalah (1) perjalanan pekerjaan, (*works trip*), (2) perjalanan sekolah (*school trip*), (3) perjalanan belanja (*shooping trip*), (4) perjalanan bisnis pekerjaan (*employer business trip*), (5) perjalanan sosial (*social trip*), (6) perjalanan untuk makan (*trip to eatmal*), (7) perjalanan rekreasi (*recreational trip*) masyarakat sebagai faktor utama dalam melakukan kegiatan perjalanan selalu ingin agar permintaannya terpenuhi. Meskipun demikian, kondisi aksesibilitas dan pelayanan transportasi, seperti: biaya, dan fasilitas yang diberikan, akan mempengaruhi pengguna dalam memilih jenis transportasinya, termasuk transportasi umum (Diniels & Mulley, 2013).

Dari penjelasan di atas Urban Transportation merupakan hal yang penting untuk di pelajari ataupun di teliti, karena dengan mengetahui bangkitan perjalanan, maka akan dapat diperkirakan perjalanan di masa mendatang, maka dari itu penulis mengambil judul : **“URBAN TRANSPORTATION DI KECAMATAN PEDURUNGAN KOTA SEMARANG.”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah munculnya perumahan – perumahan di sepanjang jalan akan menambah urban transportation ?
2. Apakah waktu perjalanan bergantung pada kegiatan kota ?
3. Apakah urban transportation merupakan hal yang penting dalam proses perencanaan pengangkutan ?

1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

1. untuk menganalisis penyebab munculnya perumahan-perumahan di sepanjang jalan terhadap urban transportation di kecamatan pedurungan kota Semarang.
2. untuk menganalisis penyebab urban transportation dalam proses perencanaan pengangkutan di kecamatan pedurungan kota semarang.
3. untuk menganalisis pergerakan sosial dan rekreasi terhadap urban transportation di kecamatan pedurungan kota semarang.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi penulis

Dapat lebih meningkatkan pemahaman dan pengalaman mengenai keterkaitan antara penerapan teori yang didapat selama masa perkuliahan dengan apa yang didapat saat terjun langsung ke lapangan, sehingga dapat menambah pengalaman dan pengetahuan serta wawasan penulis akan masalah-masalah yang berhubungan dengan urban transportation di kecamatan pedurungan kota semarang dan untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar sarjana strata satu (S1) jurusan transport di universitas maritim AMNI Semarang.

2. Bagi universitas maritim AMNI Semarang

Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi dan informasi penelitian bagi mahasiswa universitas maritim AMNI Semarang, khususnya mahasiswa jurusan S1 transportasi mengenai topik ini.

3. Bagi pembaca

Menambah wawasan serta pengetahuan dan memberikan tambahan referensi dari hasil penelitian ini sehingga dapat mengembangkan pemikiran-pemikiran logis yang nantinya berguna untuk perkembangan penelitian selanjutnya bagi mahasiswa jurusan S1 transportasi.

1.4 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran secara jelas tentang penelitian yang dilakukan, dibuat suatu sistematika penulisan yang berisi informasi mengenai hal-hal yang akan dibahas pada setiap bab. Adapun sistematikanya adalah sebagai berikut :

Bab 1 : Pendahuluan

Merupakan bagian awal skripsi yang membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

Bab 2 : Tinjauan Pustaka

Merupakan bagian kedua dari skripsi Membahas tentang landasan teori-teori mengenai pemilihan moda, pembebanan jaringan, distribusi perjalanan terhadap urban transportation di kecamatan pedurungan kota Semarang tinjauan pustaka yang mendasari penelitian terdahulu, hipotesis, kerangka pemikiran dan diagram alir penelitian.

Bab 3 : Metodologi Penelitian

Merupakan bagian ketiga dari skripsi yang berisikan tentang variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data dan metode analisis.

Bab 4 : Hasil dan Pembahasan

Merupakan bab yang membahas secara umum tentang obyek penelitian, analisis data dan pembahasan serta implikasi manajerial.

Bab 5 : Penutup

Bab ini membahas tentang kesimpulan dan saran-saran yang didasarkan atas hasil penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN