

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Semarang merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah. Mengalami pembangunan pesat dari semua bidang. Karena pesatnya pembangunan dan mempermudah penataan wilayah administrasi supaya lebih baik, Kota Semarang dibagi menjadi 5 Bagian Wilayah Kota (BWK). Bagian – bagian wilayah kota tersebut sekarang ini berkembang pesat menjadi pusat kegiatan.

Kota Semarang adalah satu diantara kota – kota besar di Indonesia dan menjadi ibu Kota Jawa Tengah. Dengan luas daerah administrasi 363,4 km² terdiri dari 16 Kecamatan dan 177 Kelurahan, mempunyai letak geografis yang strategis sebagai pusat pemerintahan. Kepadatan penduduk tertinggi terjadi di pusat – pusat kota yaitu di Kecamatan Semarang Barat, Kecamatan Semarang Tengah, Semarang Utara dan Semarang Timur. Diantara 16 Kecamatan di Kota Semarang, Kecamatan Semarang Utara dan Semarang Tengah merupakan daerah yang padat penduduknya. (Astuti, 2009).

Kota Semarang mengalami kemacetan lalu-lintas di beberapa penggal jalan di kota Semarang sebagaimana kota besar lainnya, terutama pada jam – jam sibuk. Dari beberapa lokasi kemacetan lalu-lintas, Jalan Kaligawe yang membelah BWK IV Kota Semarang merupakan bagian wilayah kota yang difokuskan sebagai pusat industri, kawasan industri besar menyebar sepanjang ruas Jalan Kaligawe, seperti Terboyo Park, Terboyo Megah, PT. SIBA, LIK Bugangan, dan pangkalan truk genuk, terminal terboyo serta Kawasan Kampus Unissula dan Rs. Islam Sultan Agung. Hal tersebut tentunya mengakibatkan mudahnya terjadi kemacetan, jalan tersebut dianggap paling sibuk, padat akan aktifitas transportasinya. Jalan ini merupakan jalan pantura, jalan arteri primer yang menghubungkan kota Semarang dan kabupaten Demak, yang mempunyai nilai strategis bagi pembangunan. (Setijadji, 2006).

Beberapa Fungsi Utama dari jalan adalah sebagai prasarana lalu - lintas atau angkutan, guna mendukung kelancaran arus barang, jasa, serta aktifitas masyarakat. Kenyataan diperkotaan dapat terjadi ketidak seimbangan antara tingkat

pertumbuhan jalan disatu sisi dengan tingkat pertumbuhan kendaraan disisi lain, dimana pertumbuhan jalan jauh lebih kecil dari pada tingkat pertumbuhan kendaraan. Dengan kondisi yang demikian, dapat dipastikan akan terjadi pembebanan yang berlebihan pada jalan, yang pada gilirannya mengakibatkan terjadi kemacetan lalu-lintas, kenyamanan perjalanan terganggu, kebosanan perjalanan, kelelahan perjalanan, pemborosan waktu dan materi. Yang kesemuanya menjurus kearah terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu-lintas. (Setijadji, 2006)

Transportasi darat yang memanfaatkan Jalan Kaligawe dari waktu ke waktu terus meningkat, beberapa hal yang dapat menjadikan penyebab kemacetan lalu - lintas tersebut. Setiap tempat atau lokasi bisa berbeda karakteristik, dan factor - faktor yang mempengaruhi, disamping yang direncanakan dan pelaksanaan yang belum tentu sama (*implementasi*). Kondisi jalan belum ada peningkatan, serta letaknya yang berada di tepi pantai utara Jawa sehingga masih terjadi banjir serta rob dan kemacetan masih tetap terjadi. Dari data DLLAJ kota Semarang, tingkat pelayanan (Level Of Service) adalah 0.92 SMP/JAM, dalam arti terjadi kemacetan lalu-lintas. Beban Jalan Kaligawe bukan hanya menanggung aktifitas transportasi antar kota-antar Propinsi saja, tetapi juga aktifitas transportasi lokal yang sibuk. (BAPPEDA: RTRW Kota Semarang, 2005).

Adanya kondisi rob di Semarang di perparah dengan adanya penurunan permukaan tanah yang turut memiliki andil dalam perluasan genangan rob, Penurunan permukaan tanah merupakan fenomena alami karena adanya pemampatan tanah yang masih lunak selain itu, beban fisik bangunan dan pengambilan air tanah menyebabkan kondisi tanah di kota Semarang mengalami pemampatan yang dapat dilihat dari subsiden bangunan yang mengakibatkan turunnya permukaan lahan. Jika hal tersebut terus menerus terjadi. maka genangan akibat rob akan meluas tiap tahunnya karena ketinggian air semakin lama semakin meningkat. (Setyawan, 2009).

Kendaraan bermotor telah menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat saat ini. Baik sebagai alat mobilitas maupun sebagai tolak ukur tingkat keberhasilan seseorang, hal ini tercermin dari semakin tingginya tingkat motorisasi penduduk dari tahun ke tahun. dimana tingkat penggunaan kendaraan pribadi

khususnya kendaraan sepeda motor roda dua lebih menonjol dibandingkan kendaraan umum. (Winaryo, 2002).

Data yang diambil dari Katadata 2016, Pada tahun 2016 volume kendaraan bermotor roda dua mencapai 105,2 juta, mobil penumpang mencapai 14,6 juta, mobil barang 7,1 juta dan angkutan umum hanya 2,5 juta kendaraan. Tentunya penggunaan sepeda motor roda dua dinilai lebih efisien baik dari waktu maupun biaya oprasional kendaraan, akan tetapi kondisi dilapangan bertolak belakang. Penggunaan sepeda motor roda dua justru dinilai menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan dengan volume kendaraan yang terus bertambah.

Nilai waktu adalah sejumlah uang yang disediakan seseorang untuk dikeluarkan, yang bertujuan untuk menghemat satu unit waktu perjalanan. Kehilangan waktu perjalanan merupakan suatu bentuk kerugian dalam segi biaya dan waktu yang dialami oleh para pengguna jalan. Salah satu faktor penyebab kehilangan waktu perjalanan ini dapat disebabkan oleh kemacetan ruas jalan sebagai akibat dari hambatan samping yang tinggi dan kepadatan lalu-lintas yang jenuh. (Adisasmitha, Sakti Adji dkk, 2015)

Nilai waktu biasanya sebanding dengan pendapatan per kapita. merupakan perbandingan yang tetap dengan tingkat pendapatan. Nilai waktu atau nilai penghematan waktu sebagai sejumlah nilai uang yang rela dibayarkan seseorang dalam rangka menghematkan satu unit waktu. Waktu yang dihemat/hilang dapat diasumsikan memiliki *opportunity cost* bagi kegiatan produksi, sehingga nilai waktu bagi seorang dapat didekati dari tingkat pendapatan yang bersangkutan. (Fadhly dan Agusmaniza, 2015)

Menurut (Horowitz, 1980) yang dikutip oleh Dwianto EkoW, 2002). Faktor – faktor yang mempengaruhi menentukan nilai waktu perjalanan adalah pendapatan, panjang perjalanan, moda perjalanan, periode waktu, maksud perjalanan, kondisi lingkungan.

Pengurangan waktu perjalanan dapat berpengaruh terhadap peningkatan produktivitas secara umum, demikian pula sebaliknya peningkatan waktu perjalanan akan menurunkan produktivitas mengingat terjadi kehilangan waktu yang seharusnya dipergunakan untuk kegiatan produktif. (Adris, 2013).

Peningkatan kegiatan penduduk kota Semarang yang juga mendorong peningkatan pergerakan manusia, barang dan jasa serta kebutuhan dan kemudahan, menjadi salah satu penyebab kemacetan yang mana menambah waktu perjalanan sehingga memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap proses transportasi lalu-lintas, waktu merupakan biaya nyata dalam transportasi. (Subardjo, 2012)

Tujuan dari menghitung nilai waktu perjalanan dengan menilainya sebagai kesempatan yang terbuang. Apabila digunakan untuk menghasilkan sesuatu akibat keperluan melakukan perjalanan. Penaksiran nilai waktu ini berguna untuk mengetahui berapa biaya yang terbuang dikarenakan kemacetan lalu lintas yang menyebabkan bertambahnya waktu perjalanan. (Fadhly dan Agusmaniza, 2015)

Permasalahan - permasalahan yang muncul, akibat meningkatnya volume lalu-lintas pada jam - jam sibuk, terjadinya konflik antara kendaraan bermotor dengan kendaraan bermotor, antara kendaraan bermotor dengan tidak bermotor, dan antara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki, sehingga terjadi kemacetan di jalan Kaligawe yang mengganggu aktifitas masyarakat umum, akibat timbulnya kemacetan tersebut menyebabkan bertambahnya biaya operasi kendaraan (BOK) dan waktu perjalanan tempuh menjadi bertambah. Dimana nilai untuk waktu perjalanan yang berlaku pada masing – masing pengguna kendaraan bermotor menjadi berbeda – beda (Dwianto E. W. 2002).

1.2 Lokasi Penelitian

Penelitian ini berada di Lokasi Kawasan Industri Terboyo – Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Dapat dilihat seperti gambar berikut:



Gambar 1. 1 Lokasi Penelitian Jl. Kaligawe, Semarang – Jawa Tengah

1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini, peneliti merasa perlu mencantumkan batasan masalah dalam penelitian ini, batasan masalah meliputi:

1. Ruang lingkup penelitian terbatas pada Kawasan Industri Terboyo – Semarang.
2. Objek penelitian terfokus pada para pengendara bermotor roda dua di sekitar Kawasan Industri Terboyo – Semarang.
3. Penelitian terbatas pada penaksiran nilai waktu perjalanan pada pengendara bermotor roda dua.

1.4 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah seperti berikut :

1. Bagaimana menghitung nilai waktu perjalanan di Kawasan Industri Terboyo – Semarang dengan menggunakan dua metode, *Mode Choice Approach* dan *Income Approach* ?
2. Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi nilai waktu perjalanan kendaraan bermotor roda dua pada Kawasan Industri Terboyo – Semarang dengan metode *Choice Approach* dan *Income Approach*?
3. Berapa besarnya nilai waktu perjalanan pengguna kendaraan bermotor roda dua, dengan menggunakan metode *Mode Choice Approach* dan *Income Approach*?

1.5 Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini, bertujuan sebagai berikut :

1. Menghitung nilai waktu perjalanan di Kawasan Industri Terboyo – Semarang, dengan menggunakan dua metode *Choice Approach* dan *Income Approach*.
2. Mengetahui faktor yang mempengaruhi nilai waktu perjalanan kendaraan bermotor roda dua pada sekitar Kawasan Industri Terboyo – Semarang dengan metode *Choice Approach* dan *Income Approach*.

3. Mengetahui besarnya nilai waktu perjalanan pengguna kendaraan bermotor roda dua, dengan menggunakan dua metode, *Mode Choice Approach* dan *Income Approach*.

1.6 Sistematika Penulisan

Dalam Sistematika Penulisan tesis ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam Bab I berisi tentang Latar belakang. Lokasi penelitian, Batasan Penelitian, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian dan Sistematika Penulisan.

BAB II STUDI PUSTAKA

Dalam Bab II berisi tentang teori – teori landasan yang akan digunakan dalam penyelesaian masalah – masalah dalam “Analisis Penaksiran Nilai Waktu Perjalanan Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua (Studi Kasus: Kawasan Industri Terboyo) Semarang.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam Bab III berisi tentang kerangka pikir dan prosedur dari pemecahan masalah.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang pengolahan data primer dan data sekunder dan hasil penelitian yang didapat dari pengambilan data lapangan, dan faktor apa saja yang mempengaruhi sehingga diketahui besaran nilai waktu perjalanan kendaraan bermotor roda dua di Kawasan Industri Terboyo

BAB V PENUTUP

Bab V berisi tentang kesimpulan dan saran.