

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi kebutuhan sosial ekonomi akan mengalami perubahan, seperti pertumbuhan penduduk, urbanisasi dan perkembangan wilayah lainnya. Kebutuhan permintaan transportasi timbul akibat adanya kegiatan kehidupan sosial ekonomi manusia seperti tuntutan pemenuhan kebutuhan barang-barang (sandang-pangan-papan), kebutuhan manusia akan kegiatan sosial, serta kebutuhan nonfisik dan lain-lain. Di dalam Qs Yasin ayat 41-42 (وَءَايَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ) ٤١ (وَحَلَقْنَا لَهُمْ ٤٢) (وَءَايَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ) ٤١ (وَحَلَقْنَا لَهُمْ ٤٢) artinya “Dan suatu tanda (kebesaran Allah yang besar) bagi mereka mereka adalah bahwa Kami angkut keturunan mereka dalam bahtera yang penuh muatan. Dan Kami ciptakan untuk mereka yang akan mereka kendarai seperti bahtera itu”. Oleh karena itu, transportasi sangat dibutuhkan oleh manusia untuk mendukung dan mempermudah manusia dalam memenuhi kebutuhan sosial maupun ekonomi. Sistem transportasi yang melayani kegiatan manusia dalam jangka panjang juga akan berubah sesuai perubahan pola sistem pergerakan (arus lalu lintas) yang akan menimbulkan kemacetan (Fidel Miro,2012).

Kota Semarang adalah kota metropolitan yang berpenduduk 1.674.358 jiwa perbulan Desember tahun 2019 (Dispendukcapil 2019). Setiap tahunnya jumlah penduduk Kota Semarang terus bertambah. Peningkatan ini akan berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kendaraan dan pergerakan manusia di Kota Semarang. Semakin tinggi pergerakan masyarakat dan panjang jarak harus diimbangi dengan sarana yang tersedia dan memadainya prasarana transportasi, seperti fasilitas angkutan umum yang baik guna pengurangan penggunaan kendaraan pribadi. Baiknya fasilitas angkutan umum adalah fasilitas yang dirasa mudah dan nyaman bagi penggunaannya dalam melakukan pergerakan. Maka perlu menyediakan fasilitas angkutan umum yang baik akan berpengaruh terhadap tingkat pelayanan yang tinggi bagi penggunaannya.

Kota Semarang merupakan ibukota Provinsi dimana pusat kotanya menjadi pusat perekonomian, sehingga mobilitas aktivitas orang dan barang maupun jasa

berkumpul di pusat kota (wilayah Simpang lima dan sekitarnya). Pada jam-jam tertentu terjadi kemacetan di berbagai ruas jalan Semarang menjadi salah satu dampaknya.

Kemacetan lalu lintas pada ruas jalan raya terjadi saat arus kendaraan lalu lintas meningkat seiring bertambahnya permintaan perjalanan pada suatu periode tertentu serta jumlah pemakai jalan melebihi dari kapasitas yang ada (Meyer et al,1984). Ruas jalan yang sempit, dan banyaknya kendaraan yang melewati dapat menjadi penyebab kemacetan. Selain itu pengaruh gangguan samping juga dapat mengakibatkan kemacetan, seperti parkir di badan jalan (*on road parking*), berjualan di trotoar atau pinggir jalan seperti yang dilakukan oleh PKL (Pedagang Kaki Lima), jalan digunakan sebagai pangkalan becak/ojek, serta apabila jalan juga dimanfaatkan untuk kegiatan sosial yang dilakukan oleh masyarakat dengan menggunakan badan jalan (seperti adanya pesta, kematian, dll). Manajemen persimpangan yang buruk juga dapat memicu adanya kemacetan lalu lintas.

Pada tahun 2009 Pemerintah Kota Semarang meluncurkan moda transportasi umum yang berbasis sistem transit yaitu Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas dan pelayanan angkutan umum. Bus Rapid Transit merupakan solusi yang sedang populer digunakan di kota-kota besar Indonesia untuk mengatasi kemacetan. Bus Rapid Transit adalah salah satu jenis alat transportasi publik yang memberikan layanan lebih cepat dan efisien dibandingkan alat transportasi lainnya. Bus Rapid Transit memiliki rute tersendiri dan terintegritas dengan baik.

Trans Semarang sampai saat ini mempunyai 7 (tujuh) koridor utama yang melayani pergerakan masyarakat di Kota Semarang, yaitu Koridor 1 jurusan Mangkang - Penggaron, Koridor 2 jurusan Terboyo - Sisemut Ungaran, Koridor 3 jurusan Pelabuhan Tanjung Emas - Akpol, Koridor 4 Terminal Cangkiran - Bandara Ahmad Yani - Stasiun Tawang, Koridor 5 jurusan Meteseh – Terminal Baru Bandara Ahmad Yani, Koridor 6 Jurusan Kampus Undip - Unnes dan Koridor 7 jurusan Terminal Terboyo - Balaikota..Salah satu koridor yang memiliki daya tarik tinggi bagi Kota Semarang adalah Koridor I yang memiliki rute dari Terminal Mangkang sampai Terminal Penggaron dan sebaliknya. Karena melewati kawasan perdagangan, perkantoran, dan kawasan industri yang mempunyai tarikan

perjalanan tinggi. Sedangkan Terminal Penggaron yang terletak di Kecamatan Pedurungan dengan jumlah penduduk tertinggi pertama di Kota Semarang merupakan sumber bangkitan yang besar. Pada awal tahun 2017 Badan Layanan Umum (BLU) sebagai pihak pengurus, menyediakan 20 armada jenis bus besar yang berbeda dengan koridor lainnya untuk melayani Koridor I. Selain itu, BLU menambah jumlah shelter untuk menambah jangkauan terhadap masyarakat yang berada di daerah sepanjang Koridor I. Setelah beroperasi beberapa tahun. Bus Trans Semarang ini diharapkan mampu menjadi primadona transportasi di Kota Semarang.

Berdasarkan penelitian Maharani Dagi Saputri (2013) dalam mengevaluasi lokasi eksisting shelter dengan menggunakan pendekatan kondisi sosial ekonomi dengan mengetahui jenis pekerjaan masyarakat ternyata tidak semua kondisi sosial ekonomi berpengaruh terhadap jumlah intensitas penggunaan BRT per minggunya.. Karena pengguna BRT sebagian besar merupakan masyarakat dengan umur rata-rata 14 – 27 tahun dengan penghasilan yang relatif rendah yakni 0 – 2.000.000 rupiah dan memiliki pekerjaan yang mendominasi diantaranya adalah Pelajar, Mahasiswa, Karyawan Swasta, hingga pelaku Wiraswasta.

Dalam studi ini difokuskan di Koridor I Mangkang-Penggaron Kota Semarang. Wilayah ini digunakan dalam penelitian ini karena merupakan wilayah yang sering dikunjungi masyarakat Kota Semarang dan masuk dalam pusat Kota Semarang atau pusat aktivitas masyarakat. Sepanjang Koridor I Mangkang-Penggaron adalah kawasan komersial, perkantoran, pemerintahan, pendidikan, perdagangan jasa dan pusat-pusat aktivitas masyarakat serta perekonomian masyarakat, oleh karena itu pada koridor I Mangkang-Penggaron memiliki nilai permintaan masyarakat terhadap angkutan umum yang cukup tinggi. Menurut TribunJateng, 2019 kenaikan penumpang dapat dilihat dari kenaikan angka load factor, sedangkan pengertian load factor menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat,2002 adalah perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Pada koridor I Mangkang-Penggaron angka load factor tahun 2016 60,43%, naik pada tahun 2017 di angka 69,91% dan pada awal 2018 load factor naik mencapai 79,48% sedangkan load factor pada koridor V tahun 2016 57,18% mengalami kenaikan pada tahun

2018 sebanyak 59,72% dan load factor pada koridor VI pada tahun 2018 menjadi 29,02% naik menjadi 34,16% pada tahun 2018.

Selain dilihat dari tingginya nilai permintaan masyarakat terhadap angkutan umum, permasalahan yang ada di Koridor I Mangkang-Penggaron menurut Dhanisa Rifky (2013) yaitu mengenai masih jauhnya jarak jangkauan penumpang menuju ke shelter. Hal ini berarti masih terdapat kurang sesuainya penempatan lokasi shelter bus dengan tingginya potensi bangkitan dan tarikan penumpang. Sehingga menyebabkan banyaknya calon penumpang yang enggan menaiki bus ini dan beralih ke alternatif transportasi yang lain dikarenakan penempatan shelter terlalu jauh, baik dari asal maupun tujuan penumpang.

Dalam penelitian ini adalah efektivitas lokasi shelter berdasarkan bangkitan dan tarikan penumpang Bus Rapid Transit (BRT) Trans-Semarang Koridor I (Mangkang – Penggaron) di Kota Semarang. Faktor-faktor yang dibahas adalah sebaran lokasi shelter, bangkitan, serta tarikan penumpang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang maka dapat diketahui beberapa permasalahan. Pertanyaan dalam studi ini adalah

1. Apakah sebaran lokasi shelter Bus Trans Semarang sudah sesuai dengan potensi bangkitan dan tarikan penumpang di koridor I Kota Semarang?
2. Bagaimana tingkat efektivitas lokasi shelter berdasarkan potensi bangkitan dan tarikan penumpang BRT di koridor I Kota Semarang saat ini?

1.3 Tujuan Dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dalam penelitian ini adalah memberi gambaran tingkat efektivitas lokasi shelter berdasarkan bangkitan dan tarikan penumpang Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Koridor I (Mangkang – Penggaron) di Kota Semarang, sehingga penggunaan BRT Trans Semarang dapat dimaksimalkan dengan program rencana tindakan yang dapat dilakukan untuk menanganinya.

1.3.2 Sasaran

Sasaran pada penyusunan laporan ini adalah :

1. Memetakan sebaran shelter bus berdasarkan potensi bangkitan dan tarikan penumpang Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Koridor I.
2. Mengetahui nilai potensi bangkitan dan tarikan penumpang menggunakan peta potensi bangkitan dan tarikan shelter Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Koridor I.
3. Mengkaji tingkat efektivitas lokasi shelter bus berdasarkan nilai bangkitan dan tarikan penumpang Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Koridor I.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Menjelaskan kepada UPTD Trans Semarang mengenai efektivitas lokasi shelter berdasarkan bangkitan dan tarikan penumpang bus rapid transit (BRT) Trans-Semarang Koridor I Kota Semarang selama ini, guna meningkatkan kinerja perusahaan.
2. Mengajari masyarakat tentang tingkat keefektifan shelter guna menarik minat masyarakat mengenai BRT Koridor I Trayek Mangkang – Penggaron.

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

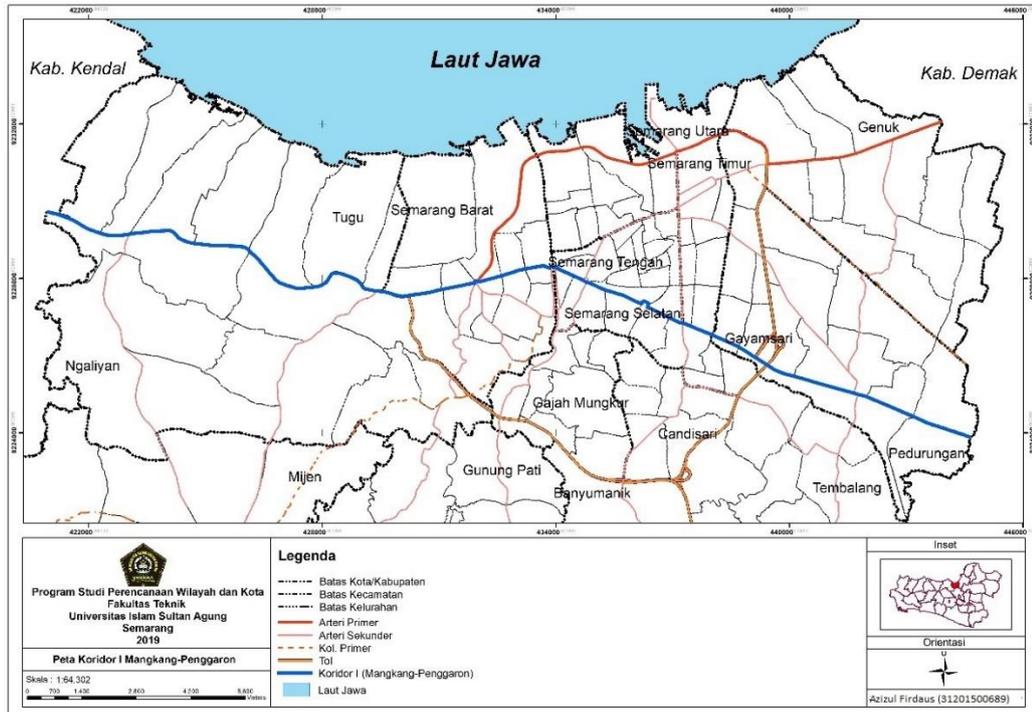
Ruang lingkup substansi membatasi pada materi yang akan digunakan dalam pembahasan, hal ini dilakukan agar pembahasan dapat difokuskan. Ruang lingkup ini menyangkut lokasi sebaran shelter, bangkitan dan tarikan guna mendapatkan gambaran tentang efektivitas lokasi shelter berdasarkan bangkitan dan tarikan penumpang Bus Rapid Transit (BRT) Trans-Semarang Koridor I (Mangkang – Penggaron) di Kota Semarang. Batasan yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data yang berguna untuk memetakan sebaran lokasi shelter berdasarkan bangkitan dan tarikan penumpang BRT Koridor I.
2. Data yang dimaksud adalah daftar shelter, tata letak shelter, Citra Kota Semarang terbaru dan shapefile tata guna lahan Kota Semarang terbaru.
3. Analisis dilakukan berdasarkan hasil pengolahan data.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Pembatasan Ruang Lingkup Wilayah Penelitian.

1. Obyek yang diteliti adalah shelter dan bangunan di sepanjang Koridor I Mangkang – Penggaron BRT Trans Semarang.
2. Wilayah penelitian adalah Koridor I Mangkang – Penggaron BRT Trans Semarang

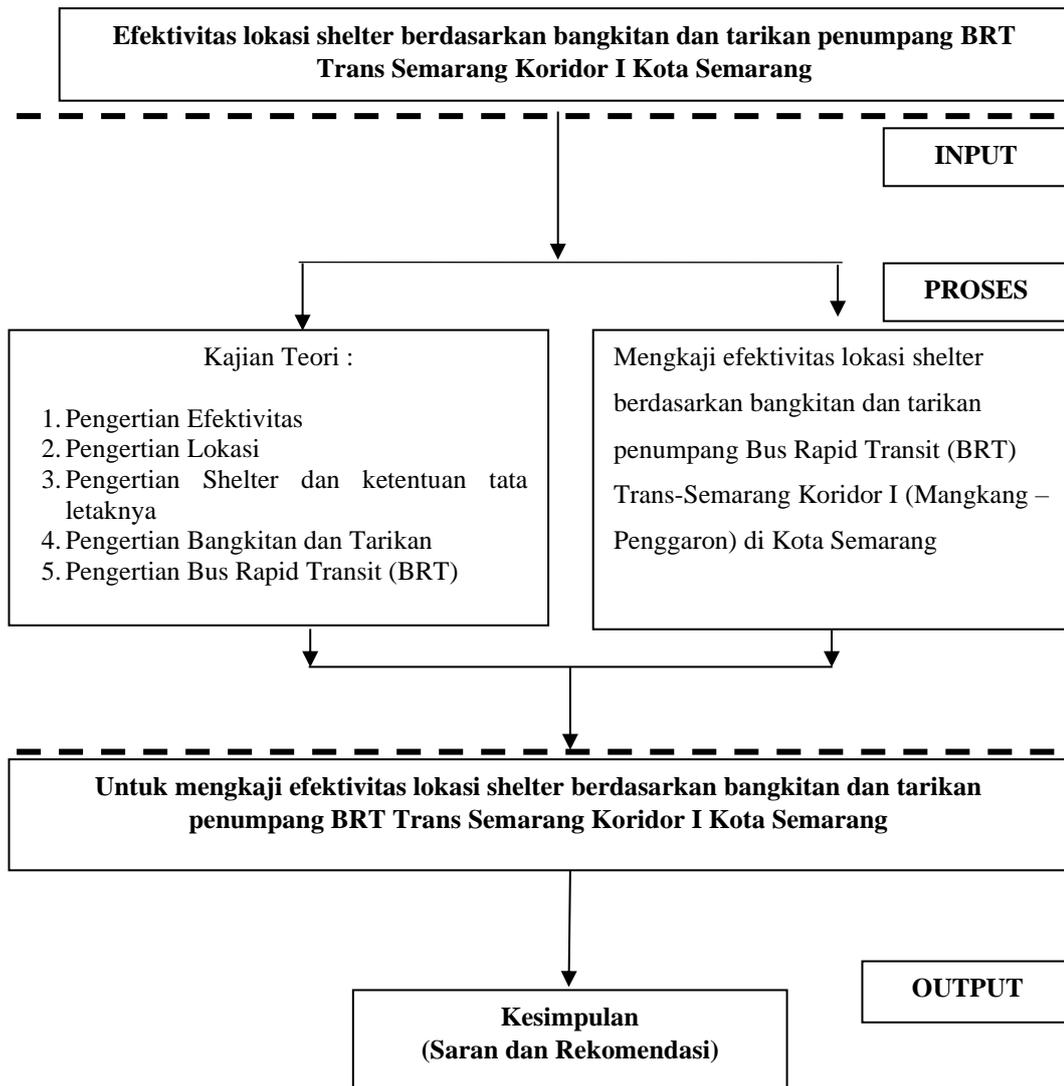


Gambar 1. 1

Peta Koridor 1 Mangkang – Penggaron

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Semarang

1.6 Kerangka Pikir



Gambar 1. 2

Kerangka Pikir

1.7 Metode Penelitian

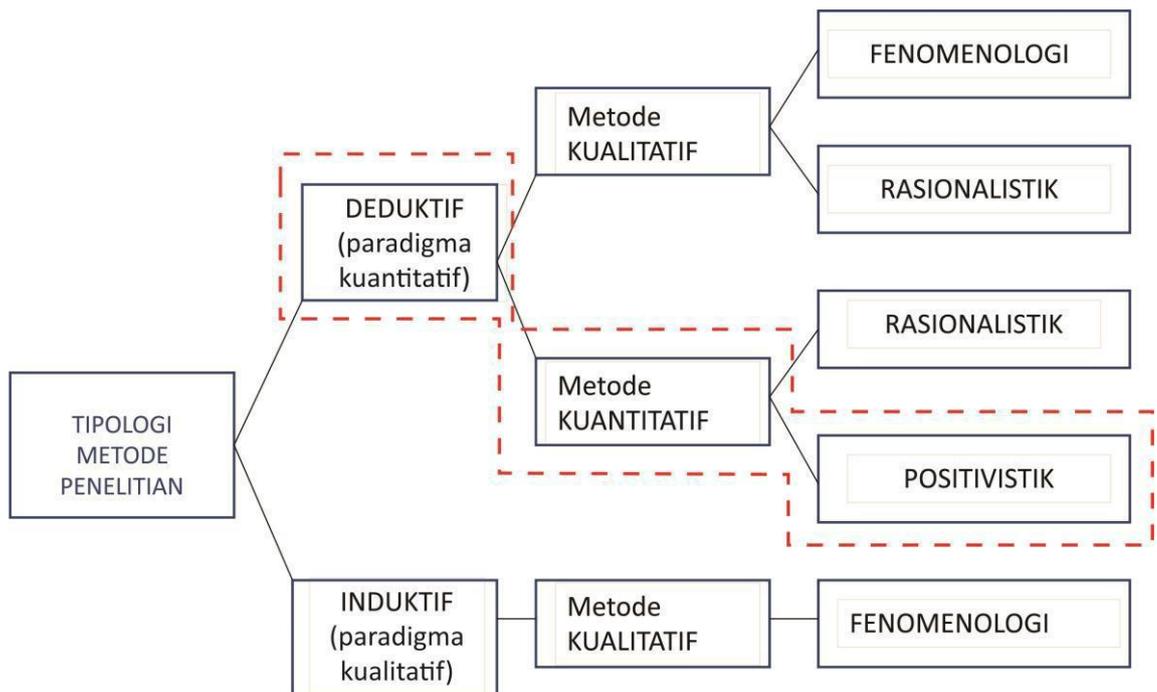
1.7.1 Pengertian Metodologi Penelitian

Metodologi merupakan cara yang mempunyai sifat terstruktur dan sistematis guna mendapatkan sesuatu yang dibutuhkan dalam penelitian. Sedangkan penelitian merupakan kegiatan ilmiah yang berdasar pada analisis dan konstruksi yang dilakukan dengan sistematis, metodologis dan konsisten yang bertujuan untuk mengungkap kebenaran sebagai salah satu manifestasi keinginan manusia guna mengetahui apa yang sedang dihadapi. (Soerjono Soekanto)

Metodologi penelitian adalah cara ilmiah guna memperoleh data valid dengan tujuan yang dapat ditemukan, di buktikan lalu di kembangkan suatu pengetahuan agar pada gilirannya dapat digunakan untuk mengetahui, memecahkan dan mengidentifikasi masalah. (Sugiyono, 2010)

1.7.2 Pendekatan Penelitian

Pendekatan Penelitian yang digunakan dalam studi “Efektivitas Lokasi Shelter Berdasarkan Bangkitan dan Tarikan Penumpang” adalah menggunakan metode pendekatan Kuantitatif Rasionalistik. Pengumpulan data bersifat angka – angka statistik yang dapat di kuantifikasi. Variabel - variabel dan operasionalisasinya dengan skala ukuran tertentu misalnya skala nominal, ordinal, interval dan ratio merupakan bentuk datanya, Jonathan Sarwono (2006:259). Positivisme dirintis oleh August Comte (1798-1857), yang di anggap sebagai Bapak Ilmu Sosiologi Barat.

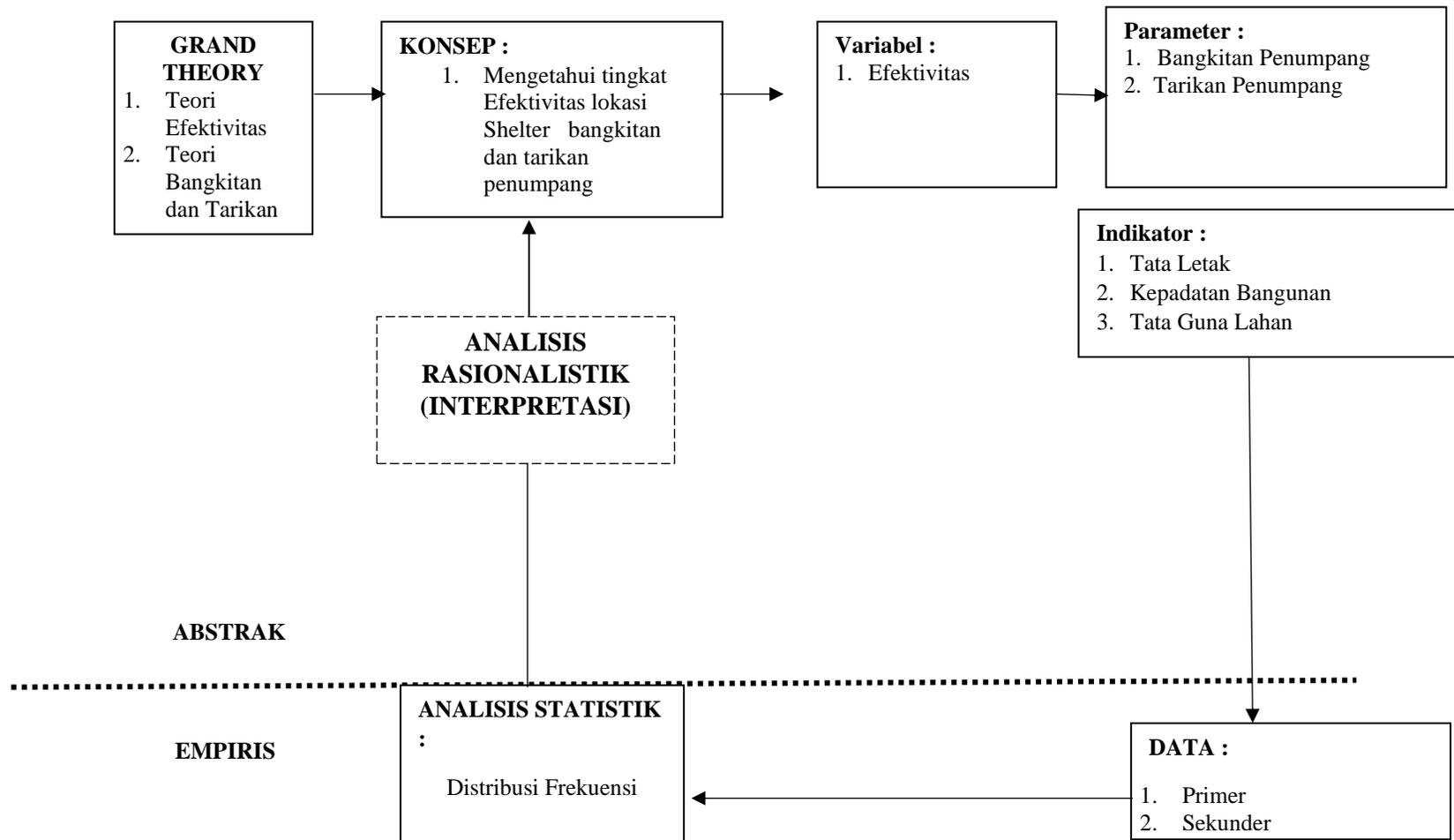


Gambar 1.3

Tipologi Metode Penelitian

Penelitian tidak hanya terkait dengan pendekatan penelitian, pada gambar di atas merupakan diagram tipologi metode penelitian. Tipologi metode penelitian terdapat dua metode yaitu metode deduktif dan induktif, metode

induktif merupakan metode penelitian pengembangan teori dari sebuah fakta-fakta suatu kasus sedangkan metode deduktif adalah suatu metode untuk mengkonfirmasi atau menguji teori umum ke kasus-kasus yang ada dan telah terjadi. Tipologi metode penelitian dalam penelitian ini yang berjudul "Efektivitas Lokasi Shelter Berdasarkan Bangkitan dan Tarikan Penumpang" menggunakan metode deduktif-kuantitatif-rasionalistik. Penjelasan tentang tipologi metode penelitian dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1.4
Metode Penelitian

Pada gambar diagram di atas menjelaskan tentang alur dari penyusunan untuk mendapatkan hasil dari suatu penelitian dengan menggunakan metode deduktif kuantitatif rasionalistik. Pemilihan deduktif didasarkan bersumber dari teori-teori yang telah ada yang kemudian diuji ke kasus-kasus atau isu-isu permasalahan yang telah terjadi di lapangan. Metode kuantitatif rasionalistik dipilih karena dalam penelitian ini menguji suatu hubungan yang mengharuskan adanya pengujian hipotesa untuk mengetahui seberapa berpengaruh antara variabel satu sama lain.

Metode kuantitatif digunakan apabila memiliki beberapa hal sebagaimana dikemukakan oleh Sugiyono (2015) yaitu:

Permasalahan yang menjadi titik tolak penelitian sudah ada dan jelas. Maksud dari permasalahan yang ada sudah jelas adalah permasalahan tersebut disebutkan dalam data, baik dari penelitian yang telah dilakukan sendiri ataupun dokumentasi.

1. Apabila seorang peneliti menginginkan suatu informasi lebih luas dari populasi yang ada. Populasi yang terlalu maka bisa diambil atau menggunakan sampel dari populasi tersebut.
2. Apabila seorang peneliti ingin mengetahui suatu pengaruh atau treatment terhadap yang lain.
3. Apabila peneliti akan melakukan pengujian hipotesis penelitian. hipotesis penelitian bisa dalam bentuk hipotesis deskriptif, komparatif dan assosiatif.
4. Seorang peneliti menginginkan data yang akurat, data tersebut sesuai dengan fenomenal empiris dan bisa di ukur.
5. Apabila seorang peneliti menginginkan uji keragu - ragu mengenai suatu valiiditas peengetahuan, produk dan teorri tertenttu.

1.7.3 Tahap Persiapan

Tahap persiapan adalah tahap dimana beberapa keperluan penelitian harus dipersiapkan sebelum melakukan penelitian. Seperti kebutuhan dataa bbaik priimer maupunn sekunderr, alat penelitian, dann variabel penelitian.

a. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan pengumpulan data secara langsung dari kondisi yang ada di lapangan, adapun cara melakukan tinjauan dan pengumpulan data adalah sebagai berikut :

1. Melakukan observasi lapangan untuk mengumpulkan data fisik dan non fisik.

Langkah selanjutnya adalah metode pengumpulan data. Dalam metode ini digunakan alat untuk mengumpulkan data, alat tersebut dibagi menjadi 4 (empat) bagian yaitu :

b. Observasi atau Penelitian di Lapangan

Penelitian dilakukan langsung di obyek penelitian untuk mengetahui permasalahan dan mendapatkan informasi yang ada di lapangan. Menurut Nawawi (1992:94) metode/teknik observasi merupakan cara pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan dan pencatatan gejala-gejala yang tampak pada objek penelitian yang pelaksanaannya langsung pada tempat dimana suatu peristiwa, keadaan atau situasi terjadi. Tujuannya yaitu untuk mengetahui secara langsung tentang berbagai hal terkait.

c. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi terkait seperti Bappeda Kota Semarang, Dinas Cipta Karya Kota Semarang, Badan Pusat Statistik Kota Semarang, dan Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Adapun sebelum melakukan penelitian, berikut beberapa data sekunder yang harus dipersiapkan :

a) Kebutuhan Data

1. Data penginderaan jauh berupa citra Quickbird
2. Titik sebaran shelter koridor I Kota Semarang
3. Shapefile tata guna lahan Kota Semarang
4. Data daftar shelter koridor I Kota Semarang

b) Alat

Yang dimaksud disini alat adalah sesuatu yang digunakan untuk penelitian yang berperan penting menjalankan seluruh penelitian yang dilakukan.

1. Software ArcGIS 10.4 untuk analisis citra dan peta
2. Peralatan lapangan (GPS, dll)

c) Variabel Penelitian

1. Lokasi Shelter
2. Nilai bangkitan dan tarikan

Nilai bangkitan penumpang bisa di hitung berdasarkan potensi jumlah penumpang yang menggunakan angkutan umum berupa BRT Trans Semarang dan biasanya bangkitan berasal dari penggunaan lahan yang berupa permukiman.

Nilai tarikan penumpang berdasarkan rata - rata jumlah pergerakan pada masing-masing kawasan pusat kegiatan dan tinggi rendahnya nilai tarikan dapat dikelaskan.

Dua variabel tersebut akan dilakukan analisis secara deskriptif dengan menggabungkan bersama data yang dihasilkan dari wawancara pada masyarakat.

1.7.4 Tahap Persiapan Penentuan Area Penelitian

Willingness to walk digunakan dalam menentukan area penelitian ini yang berarti kemampuan rata-rata seseorang dalam berjalan kaki. Dan jarak ini ditentukan sejauh 150 meter dari titik halte, dengan kata lain guna menuju titik shelter, pengguna berjalan kaki dari titik asal dengan rata - rata 150 meter.

1.7.5 Kegiatan Lapangan

Kegiatan lapangan dilakukan dengan pengecekan hasil interpretasi. Selain itu, kegiatan lapangan dilakukan guna memperoleh informasi terkini seputar daerah penelitian, serta melakukan observasi lapangan (sebatas pengambilan foto).

1.7.6 Evaluasi Efektivitas Lokasi Shelter Bus Trans Semarang

Dalam mengevaluasi penempatan lokasi shelter yang sesuai atau efektif, tidak bisa hanya melihat dari satu sisi bangkitan atau tarikan saja, namun harus melihat dari kedua faktor tersebut.

1.8. Sistematika Pembahasan

Penyusunan sistematika penulisan yang digunakan dalam penyusunan laporan studi sebagai berikut ini :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian, kerangka pikiran dan sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN TEORI

Pada bab ini membahas review terhadap teori atau konsep yang terdapat dalam literature tertentu yang relevan, yang ada kaitannya dengan tema tugas akhir. Kajian pustaka ini bisa mencakup literatur yang berkaitan dengan teori yang melatar belakangi dan model/teknik analisis yang digunakan dalam metodologi studi.

BAB III : GAMBARAN UMUM

Pada bab ini membahas tentang gambaran umum lokasi penelitian baik secara makro maupun mikro guna memperjelas dan mempertajam penelitian.

BAB IV : ANALISIS

Membahas mengenai analisis dari penelitian yang dilakukan dari hasil uji data pada lapangan dan teori serta menghasilkan temuan studi.

BAB V : KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bagian kesimpulan menjelaskan secara ringkas hasil penelitian dan harus menjawab tujuan penelitian. Rekomendasi adalah saran dari penulis yang ditujukan kepada pihakpihak terkait, catatan mengenai kelemahan penelitian yang bersangkutan, serta rekomendasi studi lanjutan yang berkaitan dengan fokus maupun lokus penelitian.

DAFTAR PUSTAKA