

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah menyebabkan bertambahnya juga pergerakan orang dan barang pada wilayah tersebut. Dengan bertambahnya pergerakan, hal ini dapat menimbulkan masalah dalam bidang transportasi. Di lain sisi pertumbuhan ekonomi suatu daerah sangat dipengaruhi oleh sistem transportasi yang ada. Hubungan antara simpul-simpul kegiatan tidak akan terjadi bila tidak difasilitasi oleh sarana dan prasarana transportasi.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam konteks pembangunan di daerah. Dalam fungsinya sebagai *promoting sector* dan *servicing sector*, transportasi telah memegang peranan yang besar sebagai urat nadi perekonomian. Pembangunan sektor ini dimaksudkan untuk menggerakkan berbagai potensi daerah, pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik dan menjangkau berbagai wilayah terutama di daerah pedesaan.

Penyelenggaraan sistem transportasi harus diwujudkan sesuai dengan tujuan dari Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), yakni untuk mewujudkan suatu sistem transportasi yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, efisien serta ramah lingkungan. Sasaran utama pembangunan sektor transportasi di suatu wilayah adalah untuk terwujudnya pemerataan pembangunan wilayah, terutama wilayah-wilayah yang merupakan kantong-kantong produksi dengan daerah pemasarannya. Peningkatan prasarana dan sarana transportasi bertujuan untuk menghubungkan antara sentra produksi yang tersebar letaknya dengan sentra-sentra yang bersifat transito, membuka kesempatan kerja, membuka dan meningkatkan arus perhubungan antara desa dengan kota, dan

sebagainya. Pembangunan sektor transportasi juga merupakan sektor yang diprioritaskan karena pada sektor ini memegang peranan yang penting untuk mendorong investasi baik untuk sektor pendidikan, pariwisata, pertanian, industri, maupun sektor jasa dan perdagangan.

Rencana Pemerintah untuk membangun jalan tol Semarang-Solo dapat menjadi alternatif pemecahan salah satu permasalahan transportasi di Propinsi Jawa Tengah saat ini, yakni tidak efektif dan efisiennya jalur transportasi Semarang-Solo. Proyeksi pencapaian peran dan dukungan yang nantinya akan diberikan oleh jalan tol Semarang-Solo dapat didekati dari tujuan pembangunan jalan itu sendiri yaitu:

- a. Jalan tol Semarang-Solo harus berperan sebagai jalur alternatif untuk mendukung jaringan jalan yang ada sekarang yang menghubungkan dua kota besar yaitu Semarang dan Surakarta. Dengan demikian fungsi dan peran tersebut dapat mendorong berkembangnya sektor perdagangan dan jasa, industri, pertanian, perkebunan kawasan yang dilalui oleh jalur jalan ini dan kawasan regional Jawa Tengah sehingga dapat meningkatkan PDRB Propinsi Jawa Tengah dan ekspor non-migas dan pendapatan perkapita penduduk Propinsi Jawa Tengah.
- b. Jalan tol Semarang-Solo harus dapat berperan sebagai jaringan distribusi pariwisata bagi daerah dan wilayah di sekitarnya yang potensial sebagai obyek pariwisata regional. Sehingga hal ini akan memberikan konsekuensi logis untuk menyediakan dan atau meningkatkan fasilitas penunjang sektor pariwisata tersebut, seperti perhotelan, transportasi, restoran, dan lain-lain.
- c. Jalan tol Semarang-Solo harus dapat mendukung pengembangan ekonomi wilayah dan daerah penyangga. Di sini jalan tol Semarang-Solo akan berperan sebagai alternatif jaringan distribusi dan ekspor hasil produksi sektor pertanian,

perkebunan, kehutanan, industri, Usaha Kecil dan Menengah (UKM) dari wilayah tarikannya melalui Pelabuhan Tanjung Mas.

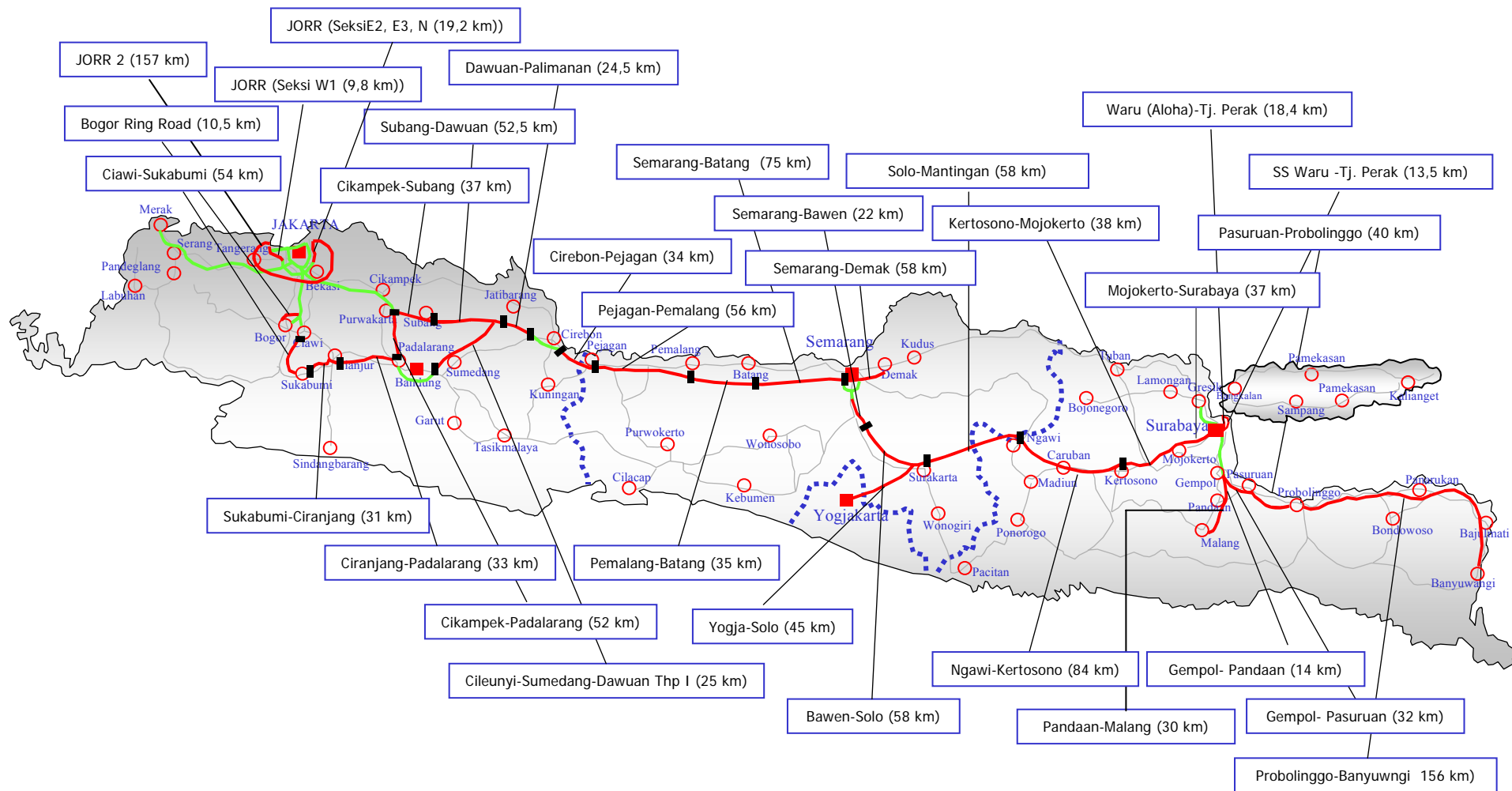
- d. Jalan tol Semarang-Solo harus dapat menjadi salah satu daya tarik bagi investor untuk menanamkan modalnya di wilayah Propinsi Jawa Tengah guna memacu pertumbuhan ekonomi regional.

Sejauh mana potensi jalan tol Semarang-Solo dalam usaha untuk mengatasi permasalahan transportasi dan memacu pertumbuhan ekonomi nasional dan regional Jawa Tengah.

1.2 Lokasi penelitian

Kondisi eksisting jalan yang menghubungkan antara Kota Semarang dan Kota Surakarta sendiri sebenarnya tidak cukup untuk menyelesaikan permasalahan transportasi saat ini dan mengantisipasi perkembangan transportasi dimasa mendatang, dimana antara jalur Semarang-Solo jalan arteri hanya dari Kota Semarang sampai Kota Salatiga, dan Kabupaten Boyolali sampai Kota Surakarta, dari Kota Salatiga sampai Kabupaten Boyolali hanya berupa jalan kolektor. Sedangkan jalur Semarang-Solo ditetapkan sebagai lintasan strategis dalam tataran transportasi nasional.

Jalan tol Semarang-Solo direncanakan menghubungkan Kota Semarang dengan Kota Surakarta dengan melewati wilayah Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, Kabupaten Boyolali, Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sukoharjo. Jalan ini diproyeksikan dapat memberikan dukungan bagi pengembangan ekonomi kawasan kerjasama Subosukawonosraten (Surakarta, Boyolali, Sukoharjo, Karanganyar, Wonogiri, Sragen, dan Klaten). Bagi Pemerintah, jalan tol Semarang-Solo nantinya akan digunakan untuk menghubungkan koridor tol Cikampek-Solo yang berakhir di Kabupaten Demak, dengan jalan tol koridor Yogyakarta-Solo-Surabaya.



Gambar 1.1. Trans Java Highway Network sepanjang 1000 km di Pulau Jawa

Sumber: PT (Persero) Jasa Marga, 2005

1.3 Maksud dan tujuan

1.3.1 Maksud

Studi ini dimaksudkan untuk mengetahui sikap responden (anggota masyarakat) terhadap rencana pemerintah membangun jalan tol Semarang-Solo. Analisa *Stated Preference* dilakukan untuk mengetahui persepsi dari masyarakat pengguna jalur reguler Semarang-Solo apakah mau beralih menggunakan jalan tol Semarang-Solo apabila nanti selesai dibangun.

1.3.2 Tujuan

Adapun tujuan dari dilakukannya studi "Taksiran tarif tol dan tingkat efektivitas kebijakan pemerintah dengan menggunakan teknik pilihan pernyataan (*Stated Preference Technique*)" ini adalah:

1. Mendapatkan variabel-variabel perjalanan yang mempengaruhi tingkat keinginan masyarakat untuk beralih dari menggunakan jalan arteri ke menggunakan jalan tol Semarang-Solo.
2. Mendapatkan model probabilitas yang dapat digunakan untuk melakukan prediksi besar dan pola permintaan perjalanan masyarakat yang akan menggunakan jalan tol Semarang-Solo.
3. Mendapatkan perkiraan kelayakan ekonomi jalan tol Semarang-Solo.
4. Mendapatkan perkiraan kelayakan finansial jalan tol Semarang-Solo.

1.4 Lingkup dan batasan studi

1.4.1 Lingkup wilayah

Lingkup wilayah pengambilan preferensi responden adalah di wilayah Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Surakarta.

1.4.2 Lingkup waktu kegiatan studi

Kegiatan studi ini dilaksanakan selama enam bulan kalender.

1.4.3 Lingkup kegiatan studi

1. Pengumpulan data dan informasi mencakup:
 - a. Data sektor transportasi meliputi data primer berupa data survei preferensi masyarakat. Data sekunder meliputi data *Origin Destination Survey (OD Survey)*, rencana jalur jalan tol Semarang-Solo, jaringan transportasi, moda unggulan, keunggulan komparatif sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah.
 - b. Data sosio ekonomi sektor lain, kebijakan dan perencanaan lingkup nasional dan propinsi yang terkait.
2. Identifikasi masalah mencakup:
 - a. Identifikasi terhadap pandangan/preferensi masyarakat terhadap keadaan transportasi antarkota Semarang-Solo pada saat ini. Identifikasi ini melingkupi rencana pengembangan wilayah (sesuai RTRW), jaringan sarana dan prasarana transportasi yang ada sekarang, jaringan pelayanan, *outlet*.
 - b. Identifikasi terhadap pandangan/sikap masyarakat apabila rencana pembangunan jalan tol Semarang-Solo dilaksanakan.
3. Proyeksi kondisi yang akan datang mencakup:
 - a. Analisa perilaku masyarakat dalam pemilihan rute perjalanan.
 - b. Analisa perkiraan besar tarif tol untuk efektivitas kebijakan dari pengembangan transportasi antarkota Semarang-Solo.
 - c. Analisa tingkat efektivitas pelayanan jalan tol Semarang-Solo sebagai pendukung Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) dan sistem transportasi regional Jawa Tengah.

1.4.4 Batasan penelitian

1. Penelitian dilakukan di wilayah Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Surakarta.
2. Subyek penelitian ditujukan kepada pengendara kendaraan roda empat untuk tujuan pribadi, pengendara kendaraan roda empat untuk tujuan komersial/niaga.
3. Penghitungan biaya operasi kendaraan (BOK) menggunakan metode yang dikembangkan oleh PT (Persero) Jasa Marga bekerjasama dengan LAPI ITB (1997) untuk jenis jalan antarkota (*toll road*).
4. *Actual cost* dan waktu tempuh perjalanan mobil pribadi, bus, dan truk diperoleh dengan survei pendahuluan.
5. Analisa *Stated Preference* dilakukan untuk mengetahui persepsi dari masyarakat pengguna kendaraan pribadi, pengguna kendaraan komersial/niaga ke jalur alternatif tol Semarang-Solo jika dapat menghemat biaya operasi kendaraan dan waktu tempuh perjalanan.
6. Metode untuk mengetahui respon individu pada teknik *Stated Preference* adalah metode pilihan *rating* dan pengolahan data menggunakan metode regresi linier dengan program komputer Microsoft Office Excel 2003.
7. Model pemilihan jalur alternatif yang digunakan adalah model logit binomial selisih.

1.5 Keluaran yang diharapkan

Keluaran yang diharapkan dari pelaksanaan studi ini adalah:

- 1 Hasil penilaian perilaku masyarakat dalam memilih rute perjalanan.
- 2 Model probabilitas pemilihan jalan tol Semarang-Solo.
- 3 Taksiran tarif tol jalan tol Semarang-Solo.
- 4 Hasil penilaian tingkat efektivitas pelayanan jalan tol Semarang-Solo.

1.6 Sistematika penulisan

Bab I Pendahuluan

Bab II Studi pustaka

Bab III Metodologi

Bab IV Pengumpulan dan presentasi data

Bab V Analisa

Bab VI Kesimpulan dan saran