

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam kehidupannya, manusia selalu dihadapkan oleh berbagai kebutuhan. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, manusia melakukan berbagai usaha atau kegiatan.

Jumlah penduduk yang semakin berkembang, menjadikan semakin berkembang pula berbagai kegiatan tersebut. Dapat dilihat bahwa setiap orang tidak hanya melakukan satu kegiatan. Dalam kehidupannya seseorang membutuhkan kegiatan pendidikan, kegiatan sosial, bekerja, beribadah, rekreasi, dan sebagainya.

Dari kegiatan yang multicolorak tersebut dibutuhkan tempat untuk melakukannya, seperti sekolah, kantor, tempat rekreasi, tempat ibadah, dll, yang menimbulkan kebutuhan akan lahan. Untuk menuju ke berbagai sistem kegiatan (tata guna lahan) ini, timbul pergerakan transportasi yang ditunjang oleh adanya sarana dan prasarana transportasi.

Perkembangan jumlah penduduk di Kota Semarang menuntut kebutuhan akan lahan yang semakin luas, yang tidak bisa dipungkiri semakin meluas ke arah pinggiran kota karena semakin padatnya wilayah pusat, hal ini juga terkait dengan adanya usaha perkembangan ekonomi dari pemerintah kota maupun adanya berbagai kegiatan penduduk. Adanya kebutuhan akan lahan tersebut, mempengaruhi adanya permintaan akan lahan.

Penggunaan lahan untuk berbagai kegiatan, tidak dapat dibiarkan dengan apa adanya. Dalam penggunaannya, lahan perlu dilakukan penataan agar tidak terjadi pencampuradukan. Tata guna lahan merupakan pengaturan pemanfaatan lahan di suatu lingkup wilayah untuk kegiatan-kegiatan tertentu.

Dari penggunaan lahan, akan menjadikan lahan tersebut mempunyai nilai. Nilai lahan, berpengaruh terhadap tata guna lahan (sistem kegiatan) berkaitan erat dan saling berinteraksi dengan sistem transportasi. Oleh karena itu, tata guna lahan yang dapat diartikan aktivitas di potongan tanah (lahan) dan sistem

transportasi akan membentuk suatu sistem lingkaran yang tertutup. Berbagai kegiatan masyarakat yang dipengaruhi gaya hidup, jadwal kegiatan yang berbeda-beda, penambahan penduduk, tuntutan pemenuhan kebutuhan akan menimbulkan bangkitan dan tarikan perjalanan harus diimbangi fasilitas pendukung transportasi yang baik sehingga objek yang ditransportasikan tersebut aman, nyaman, dengan biaya yang murah, serta lancar.

Dengan sistem transportasi yang baik, yaitu yang mencakup 2 (dua) aspek yang sangat penting, yakni aspek sarana (moda atau jenis angkutan) dan aspek prasarana (wadah atau alat lain yang digunakan untuk mendukung sarana), secara alamiah akan menambah nilai aksesibilitas. Jika nilai aksesibilitas meningkat, akan ada kecenderungan merubah nilai lahan yang berakibat pula pada pola penggunaan lahan.

Aksesibilitas, yang berpengaruh terhadap nilai lahan dan sistem kegiatan menjadi sebuah kajian yang menarik untuk dibahas lebih lanjut. Termasuk bagaimana kondisinya, realitanya yang terjadi di Kota Semarang dan masalah-masalah atau dampak yang mungkin terjadi, termasuk di bidang transportasi, yang justru muncul dari perkembangan itu sendiri.

Dengan adanya keterkaitan ini, memberikan tantangan bagaimana agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik, yang didukung dengan kondisi jaringan transportasi yang baik.

Permasalahan transportasi perkotaan pada umumnya, seperti kemacetan lalu lintas, masih banyak terjadi pada titik tertentu di Kota Semarang. Permasalahan kemacetan lalu lintas ini sebisa mungkin diusahakan pemecahannya untuk menghindari munculnya dampak negatif, baik terhadap pengemudinya sendiri maupun dari segi ekonomi dan lingkungan Kota Semarang.

1.2 Pokok Permasalahan

Pokok permasalahan yang menjadi dasar dalam penulisan Tugas Akhir (TA) ini adalah bagaimana nilai lahan dapat terbentuk akibat adanya pengaruh dari tingkat aksesibilitas transportasi di Kota Semarang, dan dianalisa pula mengenai pola hubungan nilai lahan terhadap jarak ke daerah pusat kegiatan,

Central Business District (CBD), apakah semakin jauh dengan pusat kegiatan, maka nilai lahan pasti akan terus menurun.

Sistem kegiatan (tata guna lahan) juga dipengaruhi oleh tingkat aksesibilitas transportasi yang terjadi. Dengan adanya berbagai sistem kegiatan akan menimbulkan bangkitan dan tarikan pergerakan. Dalam penulisan Tugas Akhir ini juga akan ditinjau mengenai tata guna lahan dan pola pergerakan penduduk di Kota Semarang yang dikaitkan dengan tingkat aksesibilitas tersebut.

Dari adanya permasalahan tersebut, perlu dianalisa lebih lanjut mengenai tingkat aksesibilitas di Kota Semarang yang ditinjau sebagai fungsi jarak terhadap Daerah Pusat Kegiatan atau *Central Business District* (CBD), nilai lahan yang ada di Kota Semarang, tata guna lahan Kota Semarang, serta pola pergerakan penduduk yang terjadi di Kota Semarang.

1.3 Maksud dan Tujuan

Dengan adanya pelaksanaan studi ini, diharapkan dapat memberikan masukan kepada peneliti, dan pengambil kebijakan di Kota Semarang pada khususnya, untuk lebih memperhatikan mengenai penataan sistem transportasi, yang sangat berhubungan dengan penggunaan lahan dan pengaturan tata guna lahan, serta memberikan wacana kepada masyarakat pada umumnya.

Adapun tujuan yang hendak dicapai adalah :

1. Mengidentifikasi nilai lahan antara pusat kota sebagai pusat kegiatan (CBD) menuju daerah pinggiran Kota Semarang.
2. Mengetahui hubungan antara aksesibilitas, dalam hal ini adalah fungsi jarak, terhadap pusat kegiatan (CBD) dengan nilai lahan di Kota Semarang.
3. Untuk mengetahui sistem kegiatan (tata guna lahan) Kota Semarang dan keterkaitannya dengan aksesibilitas (fungsi jarak terhadap CBD).
4. Mengetahui keterkaitan antara aksesibilitas dengan pola pergerakan penduduk.

1.4 Pembatasan Masalah

Studi ini diarahkan pada pembahasan bagaimana nilai lahan dan sistem kegiatan yang terbentuk di Kota Semarang sebagai pengaruh dari tingkat aksesibilitas, serta keterkaitan aksesibilitas tersebut dengan pola pergerakan penduduk, dimana tingkat aksesibilitas ini adalah berdasarkan fungsi jarak terhadap pusat kegiatan (CBD).

1.5 Hipotesis

Dalam pembahasan penelitian ini, ada beberapa pernyataan hipotesis yang muncul, yaitu :

1. Pertumbuhan penduduk di Kota Semarang, baik yang disebabkan karena adanya urbanisasi, sub urbanisasi, maupun pertumbuhan penduduk secara alamiah akan menuntut perkembangan atau perluasan lahan, dalam hal ini juga akan terjadi perkembangan menuju daerah pinggiran Kota Semarang.
2. Aksesibilitas dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, diantaranya adalah jarak dan ketersediaan tempat pendukung pelaksanaan berbagai kegiatan.
3. Nilai lahan yang terbentuk dapat dipengaruhi oleh tingkat aksesibilitasnya. Jika aksesibilitas dipandang sebagai fungsi jarak, semakin dekat dengan pusat kegiatan (CBD), sehingga semakin tinggi tingkat aksesibilitasnya, maka nilai lahannya akan semakin tinggi pula.
4. Sistem kegiatan (tata guna lahan) dipengaruhi oleh tingkat aksesibilitas (fungsi jarak) yang ada. Peningkatan nilai aksesibilitas (jarak terhadap pusat kegiatan semakin pendek), akan mempengaruhi tata guna lahannya.
5. Penyebaran lokasi aktivitas dan adanya jarak fisik antar lokasi tersebut, akan memberikan dorongan timbulnya pergerakan lalu lintas.

1.6 Lokasi Studi

Ruang lingkup wilayah studi ini meliputi daerah pusat kota sebagai pusat kegiatan (CBD) yang dihubungkan oleh jaringan jalan yang menuju ke arah pinggiran Kota Semarang berdasarkan unit jalan yang dilalui, dan kecamatan-kecamatan di Kota Semarang yang terkait oleh jaringan jalan tersebut akan menjadi wilayah pengkajian mengenai tata guna lahannya. Adapun lokasi-lokasi tersebut adalah :

1. Kawasan Simpang Lima sebagai *Central Business District* (CBD).
2. Kecamatan-kecamatan di Kota Semarang, yaitu :
 - a. Kecamatan Tembalang
 - b. Kecamatan Banyumanik
 - c. Kecamatan Ngaliyan
 - d. Kecamatan Genuk
 - e. Kecamatan Gunung Pati
 - f. Kecamatan Mijen
 - g. Kecamatan Tugu
 - h. Kecamatan Gajah Mungkur
 - i. Kecamatan Candisari
 - j. Kecamatan Pedurungan
 - k. Kecamatan Gayamsari
 - l. Kecamatan Smg. Selatan
 - m. Kecamatan Smg. Tengah
 - n. Kecamatan Smg. Utara
 - o. Kecamatan Smg. Timur
 - p. Kecamatan Smg. Barat

3. Ruas jalan ke arah pinggiran Kota Semarang yang melalui jalan arteri primer dan arteri sekunder dengan menambahkan kajian pada ruas jalan kolektor maupun jalan lokal pada daerah tertentu karena untuk menuju daerah tersebut harus melalui jalan kolektor dan jalan lokal. Adapun ruas jalan ke arah pinggiran Kota Semarang tersebut, yaitu :

- CBD - Kecamatan Tugu, melalui Jl. Pandanaran-Jl. Sugiopranoto-Jl. Jend. Sudirman-Jl. Siliwangi-Jl. Semarang-Kendal.
- CBD - Kecamatan Mijen, melalui Jl. Pandanaran-Jl. Sugiopranoto-Jl. Jend. Sudirman-Jl. Siliwangi-Jl. Raya Semarang-Boja.
- CBD – Kecamatan Gunung Pati, melalui Jl.Pandanaran-Jl.Dr. Sutomo-Jl. Kaligarang-Jl. Kelud Raya-Jl. Menoreh Raya-Jl. Raya Sekaran - Jl. Sumurejo-Sampangan - Jl. Raya Gunung Pati-Ungaran.

- CBD – Kecamatan Banyumanik, melalui Jl. Pahlawan-Jl. Diponegoro-Jl. Sultan Agung-Jl. Teuku Umar-Jl. Setiabudi-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Raya Pudak Payung.
- CBD – Kecamatan Tembalang, melalui Jl. Ahmad Yani-Jl. Kopol Maksum- Jl. Tentara Pelajar-Jl. Raya Kedung Mundu-Jl. Ketileng Raya.
- CBD – Kecamatan Pedurungan, melalui Jl. Ahmad Yani-Jl. Brigjend. Katamso-Jl. Brigjend. Sudiarto.
- CBD – Kecamatan Genuk, melalui Jl. Ahmad Yani, Jl. Dr. Cipto-Jl. Widoarjo-Jl. Raden Patah- Jl. Kaligawe-Jl. Raya Kaligawe.
- CBD – Kecamatan Semarang Utara, melalui Jl. Gajah Mada-Jl. Pemuda-Jl. Merak-Jl. Ronggowarsito.

Daerah pusat kota yang merupakan Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau *Central Business District* (CBD) merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya, dan politik. Rute-rute transportasi dari segala penjuru memusat ke zona ini sehingga zona ini merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tertinggi (*the most accessible zone within the urban area*).

Karakteristik DPK/CBD adalah (Yunus, H.S. 2005 : 9) daerah ini merupakan pusat dari segala kegiatan di kota antara lain politik, sosial budaya, ekonomi, dan teknologi. Zona ini terdiri dari 2 bagian, yaitu :

1. Bagian paling inti (*the heart of the area*) disebut RBD (*Retail Business District*). Kegiatan dominan antara lain pertokoan, perkantoran, bank, hotel, gedung bioskop, dll.
2. Bagian di luarnya yang disebut WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan yang diperuntukkan kegiatan ekonomi dalam jumlah yang besar antara lain seperti pasar, pergudangan (*warehouse*), gedung penyimpanan barang supaya tahan lebih lama (*storage building*).

Sedangkan pengertian dari pinggiran kota, mengambil arti harfiah dari pendekatan pinggir kota, bahwa wilayah pinggir kota dapat diartikan sebagai daerah yang berbatasan dengan wilayah kota, wilayah pinggiran tersebut pada saat

ini ini tidak termasuk dalam wilayah *full develop* tetapi dalam waktu mendatang akan mengalami perubahan karena perkembangan kota, atau dengan kata lain, batasan tersebut dapat mencakup suatu pengertian bahwa wilayah pinggiran adalah wilayah dalam lingkungan administratif yang bersentuhan dengan wilayah lain.

Dari adanya pengertian mengenai daerah pinggiran tersebut, maka dapat ditinjau beberapa kriteria mengenai daerah pinggiran (Hoover 1975), yang dijelaskan dalam enam kriteria, yaitu :

1. Tipe dari tempat pusat terlihat melalui pusat pelayanan pembelian yang melayani areal permukiman.
2. Pinggiran kota ada yang merupakan titik pelayanan transportasi.
3. Pinggiran kota secara esensial berciri pada skala unit yang berbeda dengan unit lainnya.
4. Secara formal, pinggiran kota tidaklah terpisah dari kotanya, pinggiran kota merupakan penyebaran dari areal metropolitan.
5. Pinggiran kota bergantung pada terminal transportasi yang menghubungkan dengan dunia luar, sebagai contoh adanya *airport*.
6. Pinggiran kota yang bergantung pada keuntungan-keuntungan dari alam yang bersifat khusus.

1.7 Sistematika Penulisan

Tugas Akhir ini disusun dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I : Pendahuluan

Bab ini berisi tentang latar belakang, pokok permasalahan, maksud dan tujuan, pembatasan masalah, hipotesis, lokasi studi, dan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi tentang tinjauan sistem transportasi, hubungan antara sistem transportasi dengan tata guna lahan, pengertian aksesibilitas, mobilitas, bangkitan dan tarikan pergerakan, jaringan jalan, sebaran pergerakan,

nilai lahan, metode analisa, metode sampel, metode survey.

BAB III : Metodologi Penelitian

Bab ini berisi tentang pendekatan penelitian, uraian langkah- langkah pengerjaan tugas akhir dan hasil analisis penelitian.

BAB IV : Pengumpulan dan Pengolahan Data

Bab ini menguraikan tentang cara pengumpulan data dan menyajikan data yang sudah terkumpul menurut klasifikasinya masing-masing.

BAB V : Analisa dan Pembahasan

Bab ini berisi tentang pengolahan dan analisa data serta dilakukan pembahasannya berdasarkan batasan masalah yang telah dibuat.

BAB VI : Penutup

Bab ini berisi tentang penarikan kesimpulan permasalahan, dan saran untuk penelitian berikutnya.