

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

Dari analisa dan pembahasan berdasarkan data yang diperoleh dan diolah, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pertumbuhan penduduk di Kota Semarang akan menuntut perkembangan lahan ke arah pinggiran kota, hal ini dikarenakan selain sudah padatnya penduduk di kota, tingginya harga lahan di dekat pusat kota ini juga menjadi alasan pemilihan lokasi tempat tinggal di pinggiran kota. Daerah pinggiran tersebut diantaranya adalah Kecamatan Mijen, Kecamatan Tugu, Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Gunung Pati, Kecamatan Genuk, Kecamatan Tembalang, dan Kecamatan Banyumanik.
2. Tingkat aksesibilitas yang dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah ketersediaan sarana dan prasarana transportasi, serta faktor jarak, akan mempengaruhi pola nilai lahannya, dimana dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi akan meningkatkan nilai lahannya. Peningkatan nilai lahan akan berakibat pada perubahan pola penggunaan lahan atau sistem kegiatan. Jika sistem kegiatan berubah, maka tingkat bangkitan perjalanan yang mempengaruhi pola perjalanan/pergerakannya akan berubah. Perubahan pola pergerakan akan kembali menuntut peningkatan fasilitas transportasinya, dan merubah siklus ini secara keseluruhan.
3. Tingkat aksesibilitas telah mempengaruhi pola nilai lahan di Kota Semarang, dimana tingkat aksesibilitas yang tinggi, yang dipengaruhi faktor jarak, sistem transportasi, kenyamanan wilayah, akan meningkatkan nilai lahannya. Dengan jarak yang sama yaitu 4 km dari CBD, harga lahan di jalan utama ke Kecamatan Genuk (Rp. 3.875.000,-/m<sup>2</sup>), sistem kegiatan perdagangan umum, tidak sama dengan harga lahan menuju ke Kecamatan Semarang Utara, di kawasan Pelabuhan Tanjung Mas (Rp. 537.000,-/m<sup>2</sup>). Tingginya nilai lahan

dipengaruhi tingkat permintaannya. Apabila dimungkinkan daerah tersebut sistem kegiatannya dapat berkembang, maka nilai lahannya tinggi, sebaliknya, jika sistem kegiatan di suatu tempat dimungkinkan tidak dapat berkembang, maka nilai lahannya rendah.

4. Di Kota Semarang telah terjadi beberapa pemusatan kegiatan kecil (“*mini center/mini peaks*”) di bawah pusat kegiatan utamanya (CBD). Hal ini terjadi pada jaringan jalan utama CBD – Kecamatan Banyumanik dan jaringan jalan utama CBD-Kecamatan Gunung Pati. Nilai lahan di daerah *mini center* ini akan mengalami peningkatan atau lebih tinggi (harga lahan Jl. Sultan Agung yaitu Rp. 2.508.000,-/m<sup>2</sup>) dari daerah sekitarnya (Rp. 2.352.000,-/m<sup>2</sup> dan Rp. 2.176.000,-/m<sup>2</sup>). Pada jaringan jalan utama CBD – Kecamatan Gunung Pati harga lahan di, km ke-9, Jl. Sekaran (Rp. 160.000,-/m<sup>2</sup>), lebih tinggi dari daerah sekitarnya (Rp. 128.000,-/m<sup>2</sup> dan Rp. 82.000,-/m<sup>2</sup>). Terjadinya “*mini center*” ini telah menggambarkan bahwa teori nilai lahan oleh Alonso, yang menjelaskan bahwa nilai lahan akan terus menurun seiring dengan peningkatan jaraknya, hanya berlaku pada daerah yang homogen, yaitu bisa dilihat dari homogenitas di tingkat topografinya. Sedangkan untuk daerah dengan kondisi topografi yang berbeda-beda, teori ini tidak bisa diterapkan.
5. Dari tinjauan 7 kecamatan daerah pinggiran Kota Semarang, 3 kecamatan dengan tingkat aksesibilitas tertinggi adalah Kecamatan Tembalang (1,315), Kecamatan Banyumanik (1,302), dan Kecamatan Ngaliyan (1,135). Pola nilai lahan jaringan jalan utama CBD – Kecamatan Banyumanik memiliki tingkatan nilai tertinggi hingga ujung jaringan jalan batas kota. Nilai lahan di Kecamatan Tembalang bisa dikatakan terjadi dua pola, dari pola nilai lahan jaringan jalan utama CBD – Kecamatan Tembalang, nilai lahannya termasuk rendah, tetapi untuk nilai lahan di Kecamatan Tembalang yang berbatasan dengan Kecamatan Banyumanik, nilai lahannya cenderung sama dengan nilai lahan di Kecamatan Banyumanik (Jl. Tembalang Baru harga lahannya Rp. 537.000,-/m<sup>2</sup> sedangkan Jl. Karangrejo Raya, Kecamatan Banyumanik, harga

lahannya Rp. 538.000,-/m<sup>2</sup>). Adanya perbedaan nilai lahan di Kecamatan Tembalang ini menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas tidak hanya dipengaruhi faktor jarak, faktor sistem transportasi, kenyamanan yang dilihat dari topografinya, faktor kepadatan penduduk juga mempengaruhi pola nilai lahannya. Untuk nilai lahan di Kecamatan Ngaliyan cukup tinggi, dimana pada pola nilai lahan jaringan jalan utama CBD – Kecamatan Mijen, pola nilai lahan di Kecamatan Ngaliyan (km 7-9) persis berada di bawah Kecamatan Banyumanik (harga lahan di km ke-9 CBD – Kecamatan Banyumanik Rp. 720.000,-/m<sup>2</sup> sedangkan km ke-9 CBD – Kecamatan Mijen, yaitu di Kecamatan Ngaliyan harga lahannya Rp. 537.000/m<sup>2</sup>). Dari sistem kegiatannya, di tiga kecamatan ini berkembang perumahan, dimana tempat hunian ini dilengkapi sarana dan prasarana lingkungan, seperti layanan jasa pendidikan, kesehatan, dan pusat perbelanjaan.

6. Tingkat aksesibilitas telah mempengaruhi pola pergerakan penduduk Kota Semarang. Untuk daerah yang berkembang sistem kegiatannya, dilihat dari variasi sistem kegiatannya, akan memberikan pola pergerakan yang berbeda. Kecamatan yang mempunyai sistem kegiatan yang lebih kompleks, seperti Kecamatan Banyumanik, dimana kecamatan ini dipengaruhi oleh adanya pusat pendidikan, perumahan, industri, akan berbeda dengan pola pergerakan yang terjadi di Kecamatan Genuk yang berkembang sebagai daerah industri. Dilihat dari jarak tempuh perjalanan, di Kecamatan Banyumanik lebih bervariasi daripada Kecamatan Genuk, dimana rata-rata jarak tempuh perjalanan 100-500 m adalah 7%, jarak tempuh 500 m-1 km 17%, jarak tempuh 1-5 km yaitu 43,33%, jarak tempuh 5-10 km 19,33%, dan > 10 km 16%. Jarak tempuh rata-rata penduduk Genuk adalah untuk 100-500 m adalah 34%, jarak tempuh 500 m – 1 km adalah 12%, jarak tempuh 1-5 km yaitu 48,33%, jarak tempuh 5 – 10 km 4,67%, dan jarak tempuh > 10 km adalah 1%. Dominasi perjalanan penduduk Kecamatan Genuk sebagai daerah industri sangat jelas, yaitu jarak pendek 100-500 m, dan jarak menengah 1-5 km.

7. Selain tingkat aksesibilitas, faktor sosial ekonomi juga mempengaruhi pola pergerakan penduduk Kota Semarang. Dengan mayoritas tujuan utama yang sama di setiap kelasnya, yaitu untuk bekerja (rata-rata 63,67%), pada kalangan menengah ke atas pola pergerakannya juga banyak dipengaruhi kegiatannya yang lain, seperti berbelanja (rata-rata 18,63%) dan kegiatan sosial lainnya (rata-rata 6,25%). Dari faktor sosial ekonomi ini, juga mempengaruhi penggunaan moda oleh penduduk Kota Semarang, dimana penduduk kelas menengah dan menengah kebawah selain menggunakan kendaraan pribadi, yaitu mayoritas berkendara roda dua (rata-rata 48,88%), juga masih tergantung dengan fasilitas angkutan umum (rata-rata 27,125%). Penggunaan moda ini dipengaruhi tingkat kepemilikan kendaraan pribadi di kalangan menengah dan menengah kebawah ini, dimana 29,06 % tidak punya kendaraan roda 2, 47,38 % memiliki 1 kendaraan roda 2, yang memiliki 2 kendaraan roda 2 adalah 17,19 %. Sedangkan untuk penduduk kelas menengah keatas, ketergantungan pada penggunaan angkutan umum sangat kecil (2,375%), dan di beberapa kecamatan, seperti Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Gunung Pati, Kecamatan Mijen, Kecamatan Tugu, dan Kecamatan Candisari, penggunaan kendaraan roda empat telah mendominasi penggunaan moda dalam melakukan pergerakan (rata-rata 55%). Bisa dikatakan bahwa kecilnya tingkat penggunaan angkutan umum ini dipengaruhi tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, dimana penduduk yang menggunakan angkutan umum adalah mereka yang memang tidak memiliki kendaraan pribadi.

## **6.2 Saran**

Dari hasil studi ini, penulis dapat memberikan saran sebagai berikut :

1. Dengan mengetahui bahwa tingkat aksesibilitas akan berpengaruh terhadap pola nilai lahan dan sistem kegiatan di Kota Semarang, diharapkan kepada pemerintah dapat meningkatkan aksesibilitas di Kota Semarang ini,

- diantaranya dengan peningkatan fasilitas transportasi, yaitu ketersediaan sarana dan prasarana transportasi, dan pengaturan tata guna lahan yang sesuai.
2. Telah diketahui bahwa tingkat aksesibilitas akan mempengaruhi pola pergerakan transportasi, diharapkan pemerintah dapat teliti meninjau masalah ini, dimana perlu diperhatikan lagi sistem transportasi di daerah yang nilai lahan dan sistem kegiatan yang menimbulkan pergerakan transportasi yang lebih tinggi, seperti di daerah yang mendekati pusat kota, dan daerah-daerah pinggiran yang berpotensi menimbulkan pergerakan transportasi tinggi, seperti dari Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Tembalang, dan Kecamatan Ngaliyan.
  3. Dari pengaruh faktor sosial ekonomi, telah mempengaruhi pola pergerakan penduduk Kota Semarang, dimana penggunaan kendaraan pribadi telah banyak mendominasi. Penggunaan kendaraan pribadi yang semakin meningkat akan menimbulkan potensi kemacetan lalu lintas. Dengan ini, sebaiknya diupayakan pelayanan angkutan umum yang lebih baik agar daya tarik terhadap penggunaan angkutan umum ini bisa mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, seperti peningkatan trayek angkutan umum dan peremajaan armada angkutan. Misalnya di Kecamatan Mijen, terutama Jl. Sumurejo-Cangkiran, bisa dikembangkan angkutan umum mikrolet untuk menggantikan penggunaan angkutan umum ilegal (plat hitam)
  4. Dengan adanya studi ini, diharapkan dapat dilakukan studi lanjutan yang lebih spesifik dan mendalam, baik oleh mahasiswa, kalangan akademik, ataupun pemerintah, agar sistem transportasi di Kota Semarang dapat berjalan dengan baik dan terpadu, dimana kita ketahui perkembangan ekonomi dipengaruhi oleh sistem transportasinya.