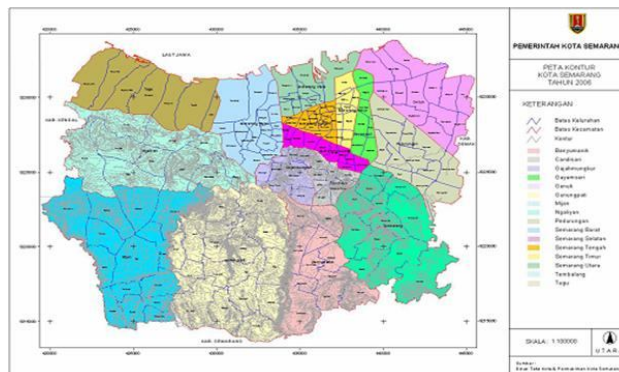


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Semarang terletak antara garis $6^{\circ}50'$ - $7^{\circ}10'$ lintang selatan dan $109^{\circ}35'$ - $110^{\circ}50'$ bujur timur dengan 16 wilayah kecamatan di dalamnya. Kota Semarang memiliki batas wilayah Kabupaten Kendal di sebelah Barat, Kabupaten Demak di sebelah Timur, Kabupaten Semarang di sebelah Selatan dan Laut Jawa di sebelah Utara



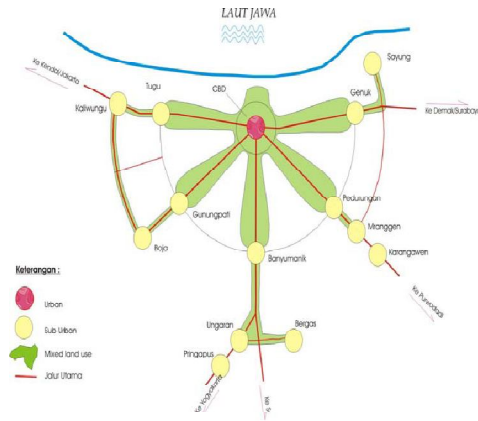
Sumber: Pemerintah Kota Semarang

Gambar 1.1. Peta Kota Semarang

Kota Semarang memiliki jumlah penduduk 1.434.025 jiwa pada tahun 2006, 1.454.594 jiwa pada tahun 2007 dan pada tahun 2008 naik menjadi 1.481.640 jiwa dengan pertumbuhan penduduk rata-rata 1,85 % per tahun (BPS,2009) jumlah tersebut terus bertambah dari tahun ke tahun, pada 2010 BPS Kota Semarang memperkirakan ada kenaikan sekitar 5,6 % menjadi 1.592.632 orang dari 1.507.826 orang pada 2009.

Semarang memiliki luas wilayah seluas $373,67 \text{ km}^2$ yang dibagi ke dalam 16 wilayah kecamatan (BPS,2009), dengan jumlah penduduk sebesar 1.507.826 dapat diartikan bahwa kota Semarang memiliki tingkat kepadatan yang cukup tinggi yaitu sekitar 4035 jiwa per kilometer persegi.

Pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi menjadi salah satu faktor pendorong timbulnya *urban sprawl* di Semarang. Daerah suburban mengalami pemekaran. Akhirnya, terjadi konversi lahan dari lahan pertanian dan konservasi menjadi kawasan perumahan (M.D, Raditya, 2009).



Sumber : Raditya M.D.

Gambar 1.2. Pola Konstelasi Kota

1.2 Pokok Permasalahan.

Kota Semarang merupakan ibu kota provinsi Jawa Tengah dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan luas wilayah yang besar, berfungsi sebagai pusat pemerintahan, politik, ekonomi, sosial dan budaya sehingga menimbulkan banyaknya kegiatan. Kegiatan di kota Semarang menyebabkan aktivitas tidak hanya terbatas pada hari kerja (Senin sd. Jumat) tetapi berlangsung terus selama tujuh hari dalam seminggu.

Kegiatan yang terjadi menimbulkan mobilitas penduduk dari satu titik ke titik lain. Mobilitas penduduk untuk memenuhi kegiatan mereka, membentuk suatu pola perjalanan tertentu. Pola perjalanan yang terjadi dapat dibedakan menjadi dua. Pola pertama adalah pola perjalanan yang terjadi sepanjang hari kerja. Pola perjalanan ini cenderung bersifat mendukung aktivitas bekerja yang bersifat dominan (*Working Trip Base*). Pola Kedua adalah pola perjalanan yang menunjang aktivitas wisata (*Leisure Trip Base*) (Perencanaan rinci/detail desain untuk pengembangan Bus Rapid Transit (BRT) di Semarang). Pola perjalanan sebuah kota merupakan faktor yang berpengaruh terhadap rute perjalanan yang terjadi di sebuah kota.

Perencanaan pelayanan angkutan kota sebaiknya mempertimbangkan pengambilan rute yang tidak terlalu panjang. Rute yang panjang membutuhkan waktu tempuh yang lebih bebas karena sulitnya mengandalkan jadwal yang terandalkan. Panjang rute umumnya tidak boleh lebih dari 25 mil pulang pergi

atau 2 jam (Khisty & Lall, 2006). Rute yang terbentuk dari pola perjalanan mempengaruhi pola penataan trayek angkutan yang ada di suatu kota. Peraturan Pemerintah No. 41 Th. 1993 menjabarkan trayek sebagai lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang baik diperkotaan, antar kota dalam propinsi ataupun antar kota antar propinsi akan membentuk suatu jaringan trayek.

Menurut Morlok (1991), prioritas melaju dijalan seharusnya diberikan kepada angkutan publik, dan bukan kepada kendaraan pribadi. Prioritas tersebut dimaksudkan untuk mengangkut orang dalam jumlah besar dalam waktu singkat. Prioritas tidak diberikan kepada kendaraan pribadi karena penumpangnya sedikit, sehingga transportasi massal (*mass Transport*) merupakan pilihan utama bagi masyarakat, baik kelompok *captive user* akibat tidak memiliki kendaraan pribadi maupun *choice user* yang memiliki kendaraan pribadi tetapi memilih menggunakan angkutan umum untuk menghindari kemacetan. Hal ini menuntut penyediaan sarana angkutan yang aman, nyaman dan dengan biaya yang terjangkau diperlukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat kota Semarang.

Perkembangan penduduk akan mendorong aktivitas-aktivitas lain yang merupakan bentuk pemenuhan kebutuhan penduduk itu sendiri seperti perumahan, kegiatan perdagangan dan jasa serta fasilitas dan utilitas, atau sebaliknya. Sehingga berakibat pada kawasan tersebut, seperti tumbuhnya ruang-ruang perkotaan baru yang merupakan wadah aktivitas masyarakat. Proses urbanisasi yang terjadi memiliki dampak signifikan pada pola perjalanan (*Transport Demand*) yang terjadi. Sebagai konsekuensinya, jaringan komunikasi dan transportasi pun harus ditingkatkan (Warpani, 1980). Oleh karena itu, kota Semarang memiliki kegiatan transportasi yang relatif tinggi dibandingkan dengan kota – kota lain di Jawa Tengah untuk menunjang kelancaran pergerakan seseorang dari satu tempat ke tempat lain.

Kota Semarang memiliki cukup banyak pilihan angkutan publik untuk menunjang aktivitas masyarakatnya. Kota Semarang memiliki 116 trayek yang menjangkau hampir seluruh wilayah kota Semarang. Dua diantara trayek tersebut

adalah trayek bus DAMRI Ngaliyan-Pucang Gading (kode B.04) dan BRT Mangkang-Penggaron. Kedua trayek tersebut merupakan trayek yang cukup ramai karena melayani penumpang zona internal dan eksternal yang melakukan perjalanan di dalam kota Semarang maupun dari atau ke kota-kota di sekitar Semarang. Hal ini terjadi karena kedua trayek tersebut melewati rute tempat pemberhentian angkutan umum dari luar kota misal pada daerah Jragung, Krapyak, dan Mangkang. Kedua trayek menuju pusat kota Semarang yang menjadi pusat kegiatan pemerintahan, misal daerah Tugu Muda, pusat kegiatan pendidikan dan perbelanjaan seperti Simpang Lima. Masing-masing trayek juga melewati daerah permukiman seperti perumahan Ngaliyan, Kalibanteng, Gayamsari. Secara keseluruhan kedua trayek memiliki kesamaan rute dengan melewati sebanyak 9 kecamatan yang sama. Kecamatan tersebut antara lain sebagian Kecamatan Tugu, sebagian Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Semarang Barat, Kecamatan Semarang Tengah, Kecamatan Semarang Selatan, Kecamatan Semarang Timur, Kecamatan Gayamsari, Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Tembalang. Trayek bus DAMRI B.04 dan BRT tersebut juga memiliki kemiripan kapasitas penumpang, hingga ± 80 penumpang sekali rit. Setiap armada bus DAMRI dan BRT dilengkapi fasilitas AC. Perbedaan keduanya adalah, pada bus DAMRI, penumpang dapat naik dan turun di sembarang titik sesuai kehendak sedangkan BRT menyediakan shelter khusus demi menjamin adanya ketepatan waktu datang dan berangkat tiap armada.

1.3 Maksud Penelitian

Maksud penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kinerja bus DAMRI AC B.04 trayek Pucang Gading-Ngaliyan dan BRT trayek Mangkang-Penggaron menggunakan parameter-parameter yang ada.

1.4 Tujuan Penelitian

Dengan melihat latar belakang permasalahan yang ada, penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengevaluasi kinerja bus DAMRI AC B.04 trayek Pucang Gading-Ngaliyan dan BRT trayek Mangkang-Penggaron dengan cara mengkaji komulasi penumpang serta *Load Factor* di *node-node* dan *shelter* sepanjang

trayek dan analisis manfaat berdasar penumpang naik, karakteristik rute perjalanan sepanjang trayek dan tanggapan beberapa penumpang terhadap layanan bus-kota yang ada.

2. Untuk mengevaluasi antara besarnya tingkat pemakaian bus dengan jumlah bus DAMRI AC B.04 trayek Pucang Gading-Ngaliyan dan BRT trayek Mangkang-Penggaron yang ditawarkan.
3. Untuk mengetahui tingkat kompetensi dari bus DAMRI AC B.04 trayek Pucang Gading-Ngaliyan dan BRT trayek Mangkang-Penggaron

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memberi masukan kepada pemerintah kota Semarang dalam upaya pemecahan masalah kemacetan lalu lintas di daerah kota Semarang.
2. Menjadi pertimbangan bagi mereka yang tertarik dibidang pengelolaan industri karoseri di kota Semarang.
3. Memberi kontribusi kepada akademis, yang berkecimpung dalam disiplin transportasi untuk pengembangan khasanah keilmuan.

1.6 Pembatasan Masalah

Untuk memberikan arah yang jelas dari penelitian ini agar sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, maka analisis permasalahannya akan dibatasi pada hal – hal sebagai berikut:

1. Wilayah studi adalah wilayah administratif kota Semarang.
2. Studi dilakukan pada rute bus DAMRI AC B.04 trayek Pucang Gading-Ngaliyan dan BRT trayek Mangkang-Penggaron
3. Data survei rata rata naik turun penumpang pada tiap kilomernya.
4. Menggunakan *Load Factor (LF)* dinamis sebagai dasar perhitungan

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang permasalahan, pokok permasalahan, tujuan dan manfaat penelitian, pembatasan permasalahan, dan sistematika penulisan tugas akhir.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi teori-teori penunjang yang digunakan sebagai landasan konseptual dari penelitian.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menyajikan tahapan penelitian yang dilakukan agar lebih terarah dan mempunyai cara penyelesaian yang sistematis.

BAB IV : PENGOLAHAN DATA, ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini menyajikan tentang data-data yang diperoleh sesuai dengan kebutuhan penelitian yang selanjutnya dilakukan pemilihan dan pengolahan data dengan metode tertentu serta analisis dan pembahasan dari hasil pengolahan data.

BAB V : KESIMPULAN, SARAN, DAN REKOMENDASI

Bab ini merupakan tahapan akhir dalam penyusunan tugas akhir yang berisikan tentang kesimpulan dengan disertai saran dan disampaikan pula rekomendasi yang berkaitan dengan hasil penelitian.