

**PENGARUH KENAIKAN HARGA BBM PADA BIAYA PERJALANAN
TERHADAP PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI MASYARAKAT
DI DAERAH PINGGIRAN KOTA SEMARANG
(Studi Kasus : Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Pedurungan
dan Kecamatan Ngaliyan)**

TUGAS AKHIR

Oleh :

**INDRA FIRMANSYAH
L2D 004 322**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2009**

ABSTRAK

Urban sprawl di Kota Semarang muncul dari perkembangan kota ke arah pinggiran yang cenderung tidak teratur. Ketersediaan lahan kota yang terbatas dan besarnya potensi daerah pinggiran sebagai kawasan permukiman membuat penduduk memilih untuk bertempat tinggal di daerah pinggiran. Sementara itu, sebagian besar kebutuhan penduduk daerah pinggiran masih digantungkan kepada pusat kota, sehingga terjadi suatu pola pergerakan penduduk daerah pinggiran kota dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup dan untuk beraktivitas karena tempat bekerja masih didominasi di pusat kota.

Di lain pihak, kenaikan harga bahan bakar minyak yang terjadi beberapa tahun belakangan ini ikut berdampak pada biaya perjalanan yang dilakukan oleh masyarakat yang akhirnya akan berpengaruh terhadap pergerakan penduduk, terutama penduduk di daerah pinggiran Kota Semarang. Sebagian besar penduduk daerah pinggiran melakukan mobilitas ke pusat kota dengan menggunakan moda yang tersedia, baik itu kendaraan pribadi yang mereka miliki ataupun dengan menggunakan angkutan umum. Moda transportasi, termasuk di dalamnya kendaraan pribadi dan angkutan umum sangat sensitif terhadap perubahan harga BBM. Dalam studi yang pernah dilakukan sebelumnya, di Kota Semarang sendiri, besar persentase biaya BBM dari total biaya operasional kendaraan adalah sebesar 30% (Santoso, 2009). Kenaikan harga BBM ini akan berpengaruh terhadap naiknya ongkos transportasi kendaraan, baik kendaraan pribadi ataupun angkutan umum. Dengan naiknya ongkos transportasi akibat dari kenaikan harga BBM, penduduk daerah pinggiran dihadapkan pada keadaan untuk lebih selektif dalam memilih moda transportasi yang digunakan, antara kendaraan pribadi dengan angkutan umum, dengan berbagai konsekuensi keuntungan dan kerugian dari masing-masing moda yang dipilih.

Tujuan dari studi ini adalah mengetahui besar pengaruh kenaikan biaya perjalanan akibat dari kenaikan biaya BBM terhadap pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat di daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Pedurungan, dan Kecamatan Ngaliyan) melalui pendekatan skenario kenaikan selisih waktu tempuh perjalanan dan selisih biaya perjalanan.

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah dengan metode deskriptif kuantitatif. Metode ini menggunakan pendekatan skenario kenaikan selisih waktu tempuh perjalanan dan selisih biaya perjalanan dengan alat analisis model binomial logit. Metode yang dimaksud di sini adalah dengan melakukan preferensi kepada responden terhadap pemilihan moda transportasi antara kendaraan pribadi dengan angkutan umum. Dua variabel yang digunakan adalah nilai waktu tempuh perjalanan menggunakan kendaraan pribadi dan angkutan umum serta nilai biaya untuk menggunakan kendaraan pribadi dan angkutan umum yang dikalibrasi menjadi satu variabel akhir yaitu nilai waktu+biaya. Sedangkan jenis analisisnya adalah analisis karakteristik umum masyarakat, analisis kegiatan transportasi masyarakat, dan analisis pengaruh kenaikan biaya total perjalanan terhadap pemilihan moda transportasi.

Dari hasil perhitungan menggunakan model binomial logit, pada saat nilai probabilitas pemilihan moda sebesar 0,5, didapatkan nilai selisih pengeluaran biaya total perjalanan antara kendaraan pribadi dengan angkutan umum sebesar Rp 3.900,- untuk Kecamatan Banyumanik, Rp 1.800,- untuk Kecamatan Pedurungan, dan Rp 2.100,- untuk Kecamatan Ngaliyan. Nilai ini berarti bahwa masyarakat akan mulai berpindah moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum jika nilai selisih pengeluaran biaya total perjalanannya sebesar yang disebutkan tersebut pada tiap-tiap kecamatan di wilayah studi untuk tiap pergerakan yang mereka lakukan setiap harinya.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa pengeluaran untuk biaya perjalanan dapat mempengaruhi pemilihan moda yang digunakan oleh masyarakat. Namun demikian, pengaruh nilai biaya total perjalanan tersebut akan lebih efektif jika diikuti dengan perbaikan terhadap kondisi angkutan umum yang ada di wilayah studi. Perlu adanya keterlibatan Pemerintah lebih jauh lagi dalam memperbaiki kondisi angkutan umum yang ada, karena selama ini penyediaan angkutan umum telah dimonopoli oleh pihak swasta (pengelola perorangan maupun kelompok). Selain itu Pemerintah Kota Semarang seharusnya mengembangkan dan mengelola sarana angkutan umum massal (SAUM) yang efektif, efisien, nyaman, aman, dan terjangkau guna mendukung kebijakan sebelumnya.

Keywords : *Urban Sprawl*, Pemilihan Moda Transportasi, kenaikan harga BBM

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota merupakan pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan masyarakat. Sebagai suatu pusat, kota merupakan tujuan dari pemenuhan kebutuhan masyarakat. Keberadaan kota menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat. Kota akan terus berkembang seiring dengan berjalannya waktu. Perkembangan kota ini salah satunya disebabkan oleh perkembangan dari jumlah penduduk karena pertambahan jumlah penduduk perkotaan berimplikasi pada peningkatan kebutuhan ruang, sebagai konsekuensi meningkatnya keberagaman aktivitas penduduk. Dengan meningkatnya jumlah penduduk, kebutuhan hidup mereka juga akan ikut bertambah, baik itu kebutuhan secara fisik (sarana dan prasarana) maupun kebutuhan non fisik (seperti pendidikan dan kesehatan). Pemenuhan berbagai macam kebutuhan penduduk ini merupakan bagian dari proses pengkotaan wilayah (Aryani, 2005:23). Selain sebagai pusat pertumbuhan, dalam hal ini pertumbuhan penduduk, kota juga merupakan pusat dari kegiatan masyarakat. Semakin berkembangnya kota, ternyata tidak diikuti dengan ketersediaan lahan sebagai pendukung perkembangan kota. Selain itu, kurangnya peran pemerintah dalam mengelola kota, membuat kota berkembang secara tidak teratur, dan cenderung mengarah ke luar, sehingga terjadi perkembangan kota ke arah pinggiran (*sub-urban*). *Sub-urban* sendiri adalah perkembangan dari desa atau pinggiran kota menjadi sebuah kota baru dengan skala pelayanan yang lebih kecil dari pusat kota akibat dari perkembangan pusat kota yang tidak teratur dan akan terus berkembang hingga menjadi kota baru atau bahkan kota wilayah (Soetomo, 2002:7). Harga lahan di kota yang semakin tinggi juga merupakan salah satu penyebab terjadinya perkembangan daerah pinggiran kota (*sub-urban sprawl*). Karena harga lahan pusat kota tinggi, dan ketersediaan lahan pusat kota yang terbatas, maka penduduk lebih memilih untuk bertempat tinggal di daerah pinggiran dimana harga lahannya jauh lebih rendah dan ketersediaan lahan yang masih luas. Selain dari dua faktor di atas, terdapat beberapa faktor lain yang menyebabkan perkembangan kota ke arah pinggiran, yaitu (Daldjoeni, dalam Aryani 2005:12):

- Adanya gangguan yang berulang seperti kemacetan lalu lintas, polusi dan kebisingan menjadikan penduduk merasa kurang nyaman bertempat tinggal dan bekerja di kota
- Industri modern di kota memerlukan tanah yang relatif kosong di pinggiran kota, di mana memungkinkan pemukiman yang tidak ada penghuninya, kelancaran lalu lintas dan kemudahan parkir

- Di pusat kota, sulit memperluas bangunan kecuali dengan biaya yang sangat mahal atau dengan pengembangan secara vertikal (seperti yang telah disebutkan di atas, ketersediaan lahan di kota terbatas).

Daerah pinggiran sebagai akibat dari perkembangan pusat kota masih memiliki ketergantungan terhadap pusat kota, terutama dari segi perekonomian karena sebagian besar kegiatan perekonomian berada di pusat kota. Selain itu, penduduk yang bertempat tinggal di daerah pinggiran kota sebagian besar bekerja di pusat kota. Jadi, pusat kota merupakan pusat dari kegiatan perekonomian dan perkantoran. Oleh karena itu, terjadi pergerakan penduduk daerah pinggiran kota menuju ke pusat ataupun sebaliknya. Dengan kata lain, perkembangan kota ke arah pinggiran jika dilihat dari sektor transportasi menyebabkan terjadinya ketidakteraturan seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan juga pemborosan pemakaian bahan bakar akibat dari pergerakan penduduk setiap harinya (Putra, 2006: 4). Sektor transportasi memiliki hubungan yang erat dengan perkembangan kota. Dengan adanya transportasi, pergerakan penduduk jadi lebih mudah walaupun harus menempuh jarak yang relatif jauh, antara pinggiran kota dengan pusat kota. Keberadaan moda transportasi, baik kendaraan umum maupun kendaraan pribadi, seketika bisa mempermudah perjalanan masyarakat yang dalam tiap harinya melakukan pergerakan yang cenderung cepat. Hal ini menjadi rumit ketika terjadi fluktuasi (perubahan) harga bahan bakar kendaraan bermotor, atau yang biasa disebut dengan BBM. Pergerakan penduduk yang terjadi antara daerah pinggiran dengan pusat kota sangatlah boros bahan bakar, mengingat jarak yang ditempuh relatif jauh.

Kota Semarang tidak terlepas dari permasalahan ini. Sebagai salah satu kota metropolitan di Propinsi Jawa Tengah, Kota Semarang juga mengalami perkembangan kota yang mengarah ke daerah pinggiran kota, dimana perkembangan ini terjadi lebih secara linier mengikuti pola jalan yang ada, yaitu perkembangan ke arah barat, timur, dan selatan. Keberadaan permukiman di daerah pinggiran Kota Semarang menjadi bukti bahwa kota ini tidak mampu lagi menampung penduduknya di pusat kota. Berikut ini adalah tabel persentase perubahan penduduk per kecamatan di Kota Semarang dari tahun 1993 hingga tahun 2007 :

TABEL I.1
LAJU PERTUMBUHAN PENDUDUK KOTA SEMARANG
TAHUN 1993 - 2007

kecamatan	1993	2007	petumbuhan (%)
Semarang Tengah	84.652	74.167	-12,37
Semarang Timur	96.260	82.152	-14,66
Semarang Selatan	79.734	85.607	7,36

kecamatan	1993	2007	petumbuhan (%)
Semarang Barat	132.754	158.535	19,42
Semarang Utara	121.841	125.757	3,21
Tugu	20.087	26.454	31,70
Mijen	32.767	47.154	43,91
Gunungpati	48.591	63.192	30,05
Genuk	48.634	77.196	58,73
Banyumanik	81.561	114.508	40,39
Tembalang	79.148	122.295	54,51
Pedurungan	98.134	160.493	63,54
Gayamsari	54.355	69.609	28,06
Candisari	76.006	80.564	6,00
Gajah Mungkur	51.560	61.061	18,43
Ngaliyan	68.805	104.815	52,34

Sumber : BPS Semarang, 2007

Dari tabel di atas diketahui bahwa dari tahun 1993 hingga tahun 2007 terjadi peningkatan jumlah penduduk di daerah-daerah *sub urban* dan daerah pinggiran Kota Semarang. Peningkatan jumlah penduduk tersebut terjadi di bagian barat (Kecamatan Tugu dan Ngaliyan), Timur (Kecamatan Genuk dan Pedurungan), dan Selatan (Kecamatan Banyumanik dan Tembalang).

Keputusan masyarakat untuk memilih tinggal di daerah pinggiran mengakibatkan terjadinya pergerakan masyarakat menuju ke pusat kota dikarenakan lokasi tempat kerja masih didominasi di pusat kota. Di lain pihak, keberadaan angkutan umum sebagai sarana transportasi massal masyarakat berada dalam kondisi yang kurang baik. Pelayanan, kenyamanan, keamanan dan berbagai masalah menyangkut kondisi angkutan menjadi alasannya. Untuk melakukan pergerakan setiap harinya, masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi, baik mobil ataupun motor. Jumlah anggota keluarga dalam masyarakat dari tahun ke tahun terus meningkat. Aktivitas yang dilakukan pun juga meningkat. Dengan terus meningkatnya aktivitas masyarakat, pergerakan yang mereka lakukan juga ikut meningkat, termasuk dalam penggunaan moda transportasi, yaitu penggunaan kendaraan pribadi. Kondisi ini akan meningkatkan penggunaan bahan bakar (BBM). Permasalahan ini semakin rumit ketika harga BBM semakin naik dari tahun ke tahun yang mengakibatkan ikut meningkatnya juga besar ongkos transportasi yang harus dikeluarkan.

Harga BBM di Indonesia menggunakan patokan harga minyak dunia. Selama ini, BBM yang digunakan oleh masyarakat Indonesia adalah BBM bersubsidi, sehingga masyarakat dapat