

**IDENTIFIKASI PRASYARAT
IMPLEMENTASI CONGESTION PRICING
DI KAWASAN SIMPANG LIMA SEMARANG**

TUGAS AKHIR

Oleh:

ADISTI NUR W.

L2D 003 324



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2007**

ABSTRAK

Fenomena kemacetan sebagai salah satu masalah transportasi sudah tidak dapat dihindari lagi terutama di beberapa kota besar di Indonesia, seperti Jakarta dan Bandung. Kualitas transportasi publik yang kurang baik yang mendorong masyarakat menggunakan kendaraan pribadi merupakan salah satu penyebab kemacetan. Kota Semarang juga tidak lepas dari masalah kemacetan. Beberapa titik kemacetan sudah tampak seperti halnya di Jatingaleh dan Kaligawe. Kawasan Simpang Lima sebagai pusat Kota Semarang juga berpotensi terjadi kemacetan, terutama pada jam-jam sibuk. Terlebih lagi Kawasan Simpang Lima sarat akan aktivitas, seperti perdagangan dan jasa, perkantoran, bahkan pendidikan, dan kesehatan. Aktivitas-aktivitas tersebut berpotensi menimbulkan bangkitan lalu lintas yang tinggi.

Berbagai alternatif solusi mengatasi kemacetan telah dicoba diterapkan, akan tetapi masih saja belum berhasil. Penelitian ini akan mengetengahkan salah satu strategi mengatasi kemacetan melalui congestion pricing. Congestion pricing merupakan salah satu bentuk road pricing, yaitu sistem tarif yang dikenakan kepada pengendaraan kendaraan bermotor yang melalui jalan tertentu. Sistem ini telah diterapkan di beberapa negara seperti Singapura dan Inggris yang juga menerapkannya di pusat-pusat kota. Congestion pricing telah terbukti dapat mengurangi kemacetan hingga 26% di London, Inggris (www.vtpi.org, 2006). Keberhasilan Inggris dan Singapura akan diadopsi oleh Jakarta. Bukannya tidak mungkin jika Semarang, khususnya di Kawasan Simpang Lima juga mengadopsi sistem congestion pricing tersebut. Akan tetapi kondisi dan karakteristik di Kota Semarang sangat berbeda, menyangkut karakteristik masyarakat dan kesiapan Pemerintah dalam mendukung sistem tersebut. Berdasarkan uraian di atas maka memunculkan pertanyaan penelitian: “Apa saja Prasyarat dalam Implementasi Congestion Pricing di Kawasan Simpang Lima Semarang?”.

Penelitian yang bertujuan untuk merumuskan prasyarat dalam implementasi congestion pricing di Kawasan Simpang Lima ini menggunakan metode penelitian kuantitatif, dan pendekatan positivistik yang mendasarkan pada teori, guna mencapai tujuan tersebut, penelitian ini menggunakan Teknik Delphi dalam analisis prioritas implementasi congestion pricing dengan melibatkan beberapa stakeholder, antara lain stakeholder pelaksana (Bappeda, Dinas Perhubungan, Kepolisian Lalu lintas, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Bina Marga, dan Dinas Pengelola Keuangan Daerah) serta stakeholder yang terkena dampak, dalam hal ini adalah masyarakat. Melalui analisis ini diperoleh hasil yang berupa prioritas prasyarat dengan urutan sebagai berikut Kajian awal congestion pricing, Aspek kelembagaan, Kebijakan transportasi secara makro, Kebijakan implementasi congestion pricing, Perencanaan mekanisme implementasi congestion pricing, Ketersediaan data-data transportasi, Ketersediaan sarana dan prasarana, Ketersediaan transportasi publik, Karakteristik masyarakat, Publikasi, dan Alternatif rute. Analisis ini diakhiri pada Putaran III dengan tingkat konsensus antar responden yang tinggi, yaitu mencapai 0,727.

Setelah prioritas prasyarat implementasi congestion pricing didapat, kemudian responden memberikan pendapat mengenai kemungkinan implementasi congestion pricing di Kawasan Simpang Lima. Delapan dari sepuluh responden menyatakan setuju congestion pricing diterapkan untuk jangka waktu beberapa tahun mendatang mengingat banyak hal yang harus dipersiapkan, satu responden menyatakan setuju diterapkan dalam jangka waktu dekat ini karena melihat kondisi lalu lintas di Kawasan Simpang Lima yang mendesak untuk diterapkan congestion pricing, satu responden lainnya yang berasal dari stakeholder yang terkena dampak secara konsisten menyatakan ketidaksetujuannya.

Dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa congestion pricing merupakan salah satu strategi untuk mengatasi kemacetan yang dapat diimplementasikan di Kawasan Simpang Lima Semarang, hanya saja diperlukan berbagai prasyarat, yaitu Kajian awal congestion pricing, Aspek kelembagaan, Kebijakan transportasi secara makro, Kebijakan implementasi congestion pricing, Perencanaan mekanisme implementasi congestion pricing, Ketersediaan data-data transportasi, Ketersediaan sarana dan prasarana, Ketersediaan transportasi publik, Karakteristik masyarakat, Publikasi, dan Alternatif rute yang harus dipenuhi terlebih dahulu sehingga implementasi congestion pricing nantinya dapat optimal dan sesuai dengan tujuan, yaitu untuk mengurangi kemacetan.

Kata kunci: kemacetan, congestion pricing, prasyarat, persepsi stakeholder

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Fenomena Kemacetan

Transportasi merupakan aspek penting dalam perencanaan wilayah dan kota guna menunjang kelancaran aktivitas serta memacu pertumbuhan kota. Beberapa permasalahan transportasi yang terjadi saat ini dapat menghambat laju pertumbuhan suatu kota, salah satunya adalah masalah kemacetan. Kemacetan lalu lintas merupakan permasalahan transportasi yang tidak dapat dihindari lagi, terutama di kota-kota besar di Indonesia. Hal ini terutama disebabkan oleh kondisi dimana tingkat penggunaan kendaraan pribadi yang semakin tinggi dari tahun ke tahun tidak diikuti dengan peningkatan kapasitas prasarana jalan maupun pembatasan jumlah kendaraan pribadi.

Kondisi kemacetan yang parah sudah dapat dilihat di Kota Jakarta dan Bandung. Di Jakarta, rasio jumlah kendaraan pribadi lebih tinggi dibanding kendaraan umum, dengan perbandingan 98% dan 2%. Meskipun demikian, rasio jumlah kendaraan pribadi yang tinggi tersebut hanya mampu mengangkut 49,7% perpindahan manusia perhari, sedangkan kendaraan umum malah mampu menampung hingga 50,3% (Sutiyoso, 2007). Pertumbuhan kendaraan pribadi di Jakarta sangat pesat, setiap tahunnya mencapai angka 11% (Rahayu, 2007). Kondisi ini tentu sangat memprihatinkan. Titik-titik kemacetan yang terjadi di Kota Jakarta maupun Bandung seringkali terjadi di pusat-pusat kota yang memiliki tingkat aktivitas yang kompleks, terutama aktivitas perdagangan dan perkantoran. Akibatnya antrean mobil maupun sepeda motor tampak pada setiap sudut jalan. Kondisi kemacetan ini tentu sangat merugikan, berbagai dampak negatif muncul seperti waktu tempuh perjalanan yang semakin lama, pemborosan bahan bakar, hingga terjadinya degradasi lingkungan yang ditunjukkan dengan tingginya tingkat polusi udara.

Kondisi Kemacetan yang dialami Jakarta dan Bandung tersebut juga telah dialami oleh Kota Semarang. Beberapa titik kemacetan sudah tampak seperti halnya di Jatingaleh dan Kaligawe. Kemacetan terjadi pada jam-jam sibuk, terutama pada pagi hari yaitu pada saat siswa maupun karyawan kantor berangkat bekerja dan pada sore hari pada saat karyawan pulang kantor. Kemacetan tersebut lebih disebabkan oleh preferensi pengguna kendaraan pribadi lebih besar dibandingkan dengan penggunaan kendaraan umum. Pada ruas jalan tertentu, kemacetan seringkali terjadi karena aktivitas yang berkembang di sekitarnya. Seperti halnya di Kawasan Simpang Lima, sebagai pusat Kota Semarang, dimana aktivitas yang berkembang di sekitarnya adalah perdagangan dan jasa.

Kawasan Simpang Lima sebagai pusat Kota Semarang tidak lepas dari ancaman masalah kemacetan tersebut. Saat ini kondisi arus lalu lintas di Kawasan Simpang Lima belum begitu terlihat tingkat kemacetannya. Hal ini dapat dilihat pada ruas Jl. Pandanaran sebagai salah satu ruas jalan di Kawasan Simpang Lima yang didominasi aktivitas perdagangan, volume lalu lintas pada pukul 07.15 sampai dengan 08.15 WIB sebesar 3.460,60 SMP/jam (Dinas Perhubungan Kota Semarang, 2005). Pada waktu-waktu tertentu, terutama pada sore hari, pada ruas jalan Simpang Lima terjadi kepadatan lalu lintas. Hal ini ditunjukkan dengan kecepatan kendaraan yang melintas berada di bawah 40 km/jam, yaitu hanya mencapai 20-30 km/jam.

Beberapa tahun ke depan, seiring dengan semakin tingginya tingkat kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor pribadi di Kota Semarang, maka bukannya tidak mungkin kondisi arus lalu lintas di Kawasan Simpang Lima sebagai pusat Kota Semarang akan sama dengan kondisi di Jakarta maupun Bandung. Terlebih lagi jika hal ini tidak diikuti dengan pembenahan transportasi publik.

Kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kawasan Simpang Lima juga tidak lepas dari pengaruh penggunaan lahan yang kompleks pada kawasan tersebut. Kawasan Simpang Lima merupakan *site attraction* yang memiliki berbagai fungsi, diantaranya sebagai pusat kota, pusat perdagangan, dan sebagai ruang publik. Berbagai aktivitas berkembang di Kawasan Simpang Lima, seperti aktivitas perdagangan dan jasa baik formal maupun informal, aktivitas perkantoran, pendidikan, bahkan kesehatan yang ditunjukkan dengan keberadaan rumah sakit swasta. Hal ini tentu saja menimbulkan bangkitan lalu lintas yang tinggi. Berbagai aktivitas yang ditawarkan di Kawasan Simpang Lima menjadi daya tarik masyarakat Kota Semarang untuk melakukan perjalanan dan aktivitas di pusat kota.

Pergerakan yang terjadi di Kawasan Simpang Lima tidak hanya pergerakan dimana masyarakat memiliki tujuan untuk beraktivitas di Kawasan Simpang Lima, akan tetapi juga pergerakan menerus. Pergerakan menerus ini terjadi dimana masyarakat hanya sekedar lewat dan tidak memiliki tujuan khusus di Kawasan Simpang Lima tersebut.

1.1.2 Congestion Pricing

Fenomena kemacetan di atas tidak akan terjadi jika Pemerintahan Kota Semarang dapat merumuskan dan mengimplementasikan strategi dan kebijakan transportasi yang tepat dan komprehensif. Kebijakan dan strategi tersebut juga harus diikuti dengan konsistensi pihak Pemerintah dalam implementasinya. Akan tetapi yang terjadi adalah sudah banyak strategi maupun kebijakan yang berusaha diterapkan oleh Pemerintah Kota Semarang untuk mengatasi masalah transportasi terutama kemacetan lalu lintas. Kebijakan tersebut antara lain dengan adanya pelebaran jalan, pembangunan jalan baru, maupun penyediaan gedung parkir untuk memfasilitasi kebutuhan

parkir kendaraan pribadi. Berbagai kebijakan tersebut bukannya mengatasi masalah kemacetan, malah hal ini menjadi insentif bagi masalah kemacetan yang selanjutnya.

Hal tersebut di atas pula yang pernah dilakukan di Kota Jakarta. Kebijakan-kebijakan seperti pemberlakuan TransJakarta dan pengadaan koridor busway di satu sisi merupakan salah satu bentuk upaya mengatasi masalah kemacetan melalui peningkatan kualitas pelayanan transportasi publik. Akan tetapi kebijakan ini tidak diikuti dengan kebijakan yang mampu menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi (Cahyadi, 2007). Hal ini tentu saja menjadi kurang optimal dalam pelaksanaannya.

Melihat kecenderungan yang terjadi pada fenomena transportasi yang terjadi di kota-kota besar khususnya di Semarang, maka diperlukan suatu solusi atau strategi yang dapat mengatasi masalah kemacetan secara signifikan. Penelitian ini akan mengetengahkan strategi *congestion pricing* sebagai strategi mengatasi kemacetan.

Congestion pricing adalah salah satu bentuk atau bagian dari *road pricing* yang pada umumnya bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas serta untuk meningkatkan kualitas udara dan lingkungan (www.epa.gov, 2006). *Congestion pricing* lebih menitikberatkan pada strategi untuk mengatasi kemacetan dengan menetapkan sejumlah tarif pada suatu area, tarif yang dikenakan dapat bervariasi yaitu tarif rendah pada jam biasa dan tarif tinggi pada jam sibuk. Adapun pengertian *road pricing* itu sendiri adalah kewajiban bagi kendaraan bermotor yang melalui jalan-jalan tertentu maupun kawasan tertentu untuk membayar pajak (www.vtpi.org, 2006) atau bisa juga diartikan sebagai istilah umum untuk pengenaan biaya atas penggunaan jalan dengan menggunakan metode langsung, atau pengenaan biaya kepada para pengguna jaringan jalan tertentu (Wikipedia, 2006).

Dampak positif implementasi *congestion pricing* telah terbukti di beberapa negara dapat mengurangi tingkat kemacetan. Singapura merupakan salah satu negara yang menerapkan *road pricing* mulai tahun 1975 yang diterapkan pada beberapa area terutama pada *Central Business Distric* (CBD), yaitu pada Orchard Road. Keberhasilan *road pricing* di Singapura dilihat dari menurunnya jumlah kendaraan hingga 24.700 mobil yang melintas pada ruas jalan yang dikenakan sistem *road pricing* sehingga meningkatkan kecepatan rata-rata lalu lintas hingga 22% (www.vtpi.org, 2006). Di London, Inggris penerapan *congestion pricing* dapat meningkatkan kecepatan kendaraan yang melintas hingga 37%, dari 13 km/jam menjadi 17 km/jam (Litman dalam www.vtpi.org, 2006). Kemacetan lalu lintas di London selama waktu-waktu sibuk juga berkurang hingga 30% (Litman dalam www.vtpi.org, 2006). Masing-masing implementasi *congestion pricing* di beberapa negara memiliki kelebihan dan kekurangan.

Jakarta sebagai ibukota negara Indonesia dengan tingkat kemacetan yang sedemikian rupa, telah berinisiatif untuk melakukan implementasi *road pricing* sebagai salah satu kebijakan guna