

**PEMILIHAN MODA ANGKUTAN UMUM PENUMPANG (AUP)
UNTUK KAWASAN *URBAN SPRAWL* KOTA SEMARANG
(Studi Kasus : Koridor Setiabudi dan Majapahit)**

TUGAS AKHIR

Oleh:
ARI RAHMANANTO
L2D 002 387



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

ABSTRAK

Kota akan terus mengalami perkembangan selama masih terdapat aktivitas di dalamnya. Perkembangan terjadi disebabkan karena adanya suatu pergerakan yang dilakukan masyarakat untuk melakukan aktivitas tersebut. Sistem transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam mendukung pergerakan masyarakat tersebut. Tanpa adanya sistem transportasi yang baik maka pergerakan yang terjadi tidak dapat berjalan dengan lancar dan kota akan berkembang dengan kondisi yang tidak teratur. Ada beberapa permasalahan yang dapat mempengaruhi lancarnya sistem transportasi kota, salah satu permasalahannya yaitu terjadinya proses urban sprawl pada kota tersebut.

Semarang sebagai Ibukota dari Propinsi Jawa Tengah yang merupakan salah satu pusat perkembangan, juga tidak lepas dari permasalahan transportasi yang disebabkan oleh fenomena urban sprawl yang telah disebutkan di atas. Dengan semakin padat, terbatas, dan tingginya harga lahan di kawasan perkotaan, serta disatu sisi semakin tingginya permintaan kebutuhan akan perumahan, menyebabkan masyarakat lebih memilih untuk tinggal di daerah pinggiran kota yang harga lahannya relatif masih terjangkau. Permukiman ataupun perumahan tumbuh dimana-mana dengan pola menyebar dan tidak teratur. Hal ini menyebabkan tersebarnya permintaan terhadap sarana AUP. Kondisi ini tidaklah sesuai bagi pengembangan angkutan umum untuk melayaninya, sehingga sistem transportasi yang terbentuk didominasi penggunaan kendaraan pribadi. Tentunya sistem transportasi dengan ciri seperti ini berdampak luas terhadap berbagai aspek kehidupan dan lingkungan kota. Oleh karena itu perlu adanya kajian mengenai pemilihan moda AUP yang tepat dan optimal yang dapat melayani pola pergerakan yang muncul di kawasan urban sprawl, khususnya di Kota Semarang. Dengan adanya pemilihan moda AUP yang tepat maka diharapkan tidak terjadi ketidakefektifan dan ketidakefisienan di dalam penyediaan moda AUP.

Tujuan dari penelitian ini adalah menentukan prioritas moda AUP yang optimal dalam melayani pola pergerakan kawasan urban sprawl di Kota Semarang dengan studi kasus pada Koridor Setiabudi dan Koridor Majapahit Kota Semarang. Metode yang digunakan yaitu pendekatan Mix-Method yaitu dengan menggabungkan pendekatan kuantitatif dengan pendekatan kualitatif dengan menggunakan metode analisis AHP (Analytic Hierarchy Process) serta metode kualitatif deskriptif. Kriteria yang digunakan yaitu kenyamanan, keamanan, waktu, biaya, jarak, penghasilan, topografi. Alternatif jenis AUP feeder yang ditawarkan yaitu mikrolet, ojek, becak, becak motor, sedangkan untuk AUP line haul yaitu mikrolet, bis, taksi, busway, trem, monorel.

Hasil yang dicapai dari penelitian ini yaitu kenyamanan menjadi kriteria pertama yang diprioritaskan pada koridor Setiabudi, sedangkan keamanan menjadi kriteria pertama yang diprioritaskan pada Koridor Majapahit. Sedangkan untuk alternatif moda AUP, mikrolet merupakan jenis alternatif moda AUP yang menjadi prioritas pertama untuk angkutan feeder pada Koridor Setiabudi maupun di Koridor Majapahit, sedangkan busway merupakan jenis alternatif moda AUP yang menjadi prioritas pertama untuk angkutan line haul pada Koridor Setiabudi dan Koridor Majapahit.

Kesimpulan yang didapat yaitu, untuk menanggapi pola sprawl yang tersebar maka perlu adanya sistem perangkutan dengan menggunakan sistem feeder-line haul. AUP feeder akan berfungsi menjangkau permintaan yang tersebar yang kemudian akan menjadi supply bagi AUP line haul. Dengan adanya pola sprawl yang tersebar itu maka untuk AUP feeder dibutuhkan AUP yang memiliki aksesibilitas yang tinggi sehingga dapat menjangkau permintaan yang ada. Sedangkan untuk AUP line haul, dibutuhkan AUP yang memiliki kapasitas yang besar sehingga dapat menampung tinggi permintaan karena tingginya pertumbuhan penduduk akibat adanya proses sprawl.

Kata Kunci : pemilihan moda AUP, urban sprawl

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Abbas Salim, 1993: 6). Perkembangan dan pembentukan suatu kota tidak bisa lepas dari peranan sistem transportasi yang terdapat pada suatu kota tersebut. Perencanaan transportasi mutlak diperlukan didalam suatu perencanaan kota, sebab tanpa adanya perencanaan transportasi maka dapat dipastikan akan timbul ketidakteraturan dalam menjalankan aktivitas di kota tersebut. Menurut Pignataro, seperti yang dikutip oleh Tamin (2000: 20) bahwa perencanaan transportasi adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman dan murah. Dan selain aman dan murah ditambahkan unsur yang lain yaitu cepat dan nyaman. Jadi inti dari suatu perencanaan transportasi yaitu bagaimana merencanakan suatu sistem yang mampu melayani pergerakan masyarakat untuk berpindah dari tempat asal ke tempat yang dituju dengan lancar serta aman.

Kota akan terus mengalami perkembangan selama masih terdapat aktivitas di dalamnya. Perkembangan terjadi disebabkan karena adanya suatu pergerakan yang dilakukan masyarakat untuk melakukan aktivitas tersebut. Sistem transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam mendukung pergerakan masyarakat tersebut. Tanpa adanya sistem transportasi yang memadai dengan baik maka pergerakan yang terjadi tidak dapat berjalan dengan lancar dan kota akan berkembang dengan kondisi yang tidak teratur. Diperlukan suatu perencanaan secara komprehensif dengan melibatkan semua unsur yang terkait dalam suatu sistem transportasi agar sistem yang direncanakan dapat berjalan dengan lancar sebagaimana mestinya. Namun meskipun telah direncanakan dengan baik masih ada beberapa kendala yang dapat mengganggu lancarnya sistem transportasi yang ada. Salah satu kendala yang ada yaitu adanya proses *urban sprawl* yang terjadi pada suatu kota. *Urban sprawl* adalah proses perkembangan penampakan fisik kekotaan ke arah luar (Yunus, 2004: 125), proses ini terjadi akibat adanya perpindahan penduduk dari pusat kota ke daerah pinggiran (*sub-urban*). Perpindahan disebabkan adanya keterbatasan lahan serta tingginya harga lahan yang ada di daerah perkotaan. Perpindahan tersebut memicu pertumbuhan permukiman-permukiman yang ada di daerah pinggiran kota. Yang menjadi permasalahan yaitu tidak terintegrasinya lokasi permukiman tersebut sehingga menyulitkan pemerintah di dalam penyediaan fasilitas perkotaan. Dilihat dari sisi transportasi, hal tersebut membawa pengaruh terhadap bangkitan serta tarikan pergerakan. Menurut Tamin (2000: 14) jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai kenyataan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal. Hal itu berarti,

mereka memulai perjalanannya dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanannya kembali ke rumah. Berdasarkan hal itu maka dapat dipastikan tingginya pergerakan dari arah pinggiran kota ke arah pusat kota. Tingginya pergerakan tersebut terjadi karena mayoritas penduduk masih memiliki keterkaitan dengan daerah pusat kota. Dengan meningkatnya aktivitas serta diikuti pula dengan tingginya pergerakan yang terjadi maka akan meningkatkan kebutuhan moda transportasi untuk melakukan suatu pergerakan. Membahas mengenai moda angkutan maka tidak lepas dari masalah pemilihan moda. Pilihan moda adalah pembagian atau proporsi jumlah perjalanan ke dalam cara atau moda angkutan yang berbeda (Warpani, 2002: 56). Membahas pemilihan moda angkutan tidak lepas dari pengguna moda tersebut, yaitu para paksawan (*captive riders*), yaitu mereka yang tidak mampu memiliki sendiri atau menyewa, dan para pilihwan (*choice riders*), yaitu mereka yang mampu memiliki kendaraan sendiri atau memilih moda yang akan digunakannya (Warpani, 2002: 27). Pemilihan moda mungkin merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan oleh peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi (Tamin, 2003: 242). Memilih moda angkutan bukan suatu proses acak melainkan dipengaruhi oleh berbagai faktor penentu mutu yang melekat pada moda angkutan yang ditawarkan (atribut pelayanan), antara lain: kecepatan, kenyamanan, kesenangan, kesukaan, biaya, keandalan, jarak perjalanan, usia pelaku perjalanan, status sosial-ekonomi pelaku perjalanan, dan maksud perjalanan. Faktor tersebut dapat berdiri sendiri-sendiri atau saling bergabung (Warpani, 2002: 56).

Semarang sebagai ibukota dari Propinsi Jawa Tengah yang merupakan salah satu pusat perkembangan, juga tidak lepas dari terjadinya proses *sprawl* yang telah diuraikan seperti di atas. Dengan semakin padat, terbatas, dan tingginya harga lahan di kawasan perkotaan menyebabkan masyarakat lebih memilih untuk tinggal di daerah pinggiran kota yang harga lahannya relatif masih terjangkau. Hal ini juga didukung dengan meningkatnya kebutuhan akan sarana perumahan. Daerah pinggiran Kota Semarang yang dituju oleh masyarakat yaitu daerah Tembalang, Banyumanik, Gunungpati, Genuk, Mangkang, Ngaliyan, Pedurungan. Daerah-daerah itu dahulu merupakan daerah pinggiran bagi Kota Semarang dengan mayoritas guna lahan adalah pertanian ataupun perkebunan, namun dengan semakin banyaknya masyarakat yang berpindah dan bermukim pada daerah itu menyebabkan daerah tersebut mengalami perkembangan yang sangat pesat. Permukiman ataupun perumahan tumbuh dimana-mana dengan pola menyebar dan tidak teratur. Indikasi berkembangnya *sprawl* dapat dilihat dari munculnya kantung-kantung pemukiman yang tersebar di berbagai kelurahan di kawasan pinggiran Kota Semarang. Bentuk munculnya kantung pemukiman adalah berkembangnya kawasan perumahan yang menyebar seolah-olah berdiri sendiri tidak terintegrasi satu sama lain. Di Kota Semarang hingga tahun 1991 hanya terdapat 16 kawasan perumahan namun pada akhir tahun 2000 telah terdapat 112 buah kawasan perumahan yang sebagian besar dikembangkan di kawasan pinggiran Kota Semarang yaitu di Kecamatan Genuk,

Pedurungan, Tembalang, Banyumanik, Gunungpati, Mijen dan Ngaliyan (Rosita, 2005). Dengan tumbuhnya permukiman ataupun perumahan yang tidak terintegrasi dengan pola menyebar dan tidak teratur tersebut maka Kota Semarang mempunyai tipe perkembangan *urban sprawl* yang meloncat (*leap frog development*). Tipe ini oleh kebanyakan pakar lingkungan dianggap paling merugikan, tidak efisien dalam arti ekonomi, tidak mempunyai nilai estetika dan tidak menarik. Perkembangan lahan kekotaannya terjadi berpencaran secara sporadis dan tumbuh di tengah-tengah lahan pertanian. Keadaan ini sangat menyulitkan pemerintah kota untuk menyediakan sarana-prasarana fasilitas kebutuhan hidup sehari-hari. Pembiayaan untuk pembangunan jaringan-jaringannya sangat tidak sebanding dengan jumlah penduduk yang diberi fasilitas. (Yunus, 2004: 128). Sebagai salah satu bentuk fasilitas yang diberikan oleh Pemerintah Kota Semarang yaitu berupa fasilitas moda angkutan umum penumpang (AUP). Selanjutnya untuk memudahkan penulisan istilah angkutan umum penumpang disingkat menjadi AUP. Fasilitas moda AUP diberikan pemerintah untuk memenuhi kebutuhan sarana perangkutan yang semakin meningkat pada daerah-daerah yang mengalami perkembangan, seperti pada daerah Banyumanik, Tembalang, Pedurungan, Genuk, Mijen, Gunungpati Ngaliyan, dan lainnya. Dengan tidak terintegrasinya lokasi permukiman yang ada di Kota Semarang tentunya permintaan terhadap sarana AUP juga tersebar. Hal inilah yang dapat membawa permasalahan bagi sistem transportasi di Kota Semarang.

1.2 Perumusan Masalah

Seperti yang telah diuraikan diatas, Kota Semarang sebagai salah satu kota besar di Indonesia juga tidak lepas dari adanya proses *urban sprawl*. Proses tersebut dapat terlihat pada daerah-daerah di pinggiran Kota Semarang seperti di daerah Banyumanik, Tembalang, Pedurungan, Genuk, Mijen, Gunungpati, Ngaliyan dan lainnya. Hal tersebut dapat diidentifikasi dengan semakin berkembangnya permukiman-permukiman baru pada daerah tersebut. Proses *sprawl* yang terjadi disebabkan karena adanya keterbatasan lahan di daerah di pusat kota sehingga menyebabkan harga lahan tinggi, sedangkan permintaan akan kebutuhan permukiman semakin tinggi. Para pengembang memanfaatkan fenomena ini dengan cara membuka hunian-hunian baru di daerah pinggiran yang harganya masih terjangkau oleh masyarakat. Hal ini menjadi salah satu salah satu ciri proses *sprawl* yang terjadi di Kota Semarang, yaitu dengan adanya lokasi-lokasi permukiman yang tersebar di daerah pinggiran Kota Semarang. Sebagai akibat dari semakin banyaknya perkembangan permukiman di daerah pinggiran di Kota Semarang, maka secara otomatis akan meningkatkan bangkitan pergerakan di Kota Semarang. Hal itu tentu saja akan berdampak pada meningkatnya kebutuhan terhadap sarana AUP sebagai fasilitas untuk melakukan suatu pergerakan. Namun yang menjadi permasalahan yaitu dengan adanya pola permukiman yang tumbuh secara tersebar tidak teratur serta tidak terkonsentrasi dalam suatu kawasan, karena dengan lokasi yang menyebar tentu saja permintaan akan sarana AUP juga tersebar. Hal itulah yang