

**FAKTOR-FAKTOR PENDORONG TERJADINYA  
KEMACETAN LALU LINTAS DI JALAN ARTERI PRIMER  
KAWASAN PASAR UNGARAN KABUPATEN SEMARANG**

**TUGAS AKHIR**

Oleh :

HADI ISWANTO

NIM. L2D 398 183



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2002**

## **ABSTRAKSI**

Kemacetan lalu lintas merupakan suatu hal yang sudah amat biasa kita dengar bahkan sering sekali kita menemuinya dalam kehidupan sehari-hari. Kemacetan lalu lintas yang selama ini kita temui disebabkan oleh banyak faktor yang kompleks, dimana faktor satu dengan faktor lainnya saling berkaitan. Oleh sebab itu perlu dilakukan penelitian guna mencari faktor yang paling dominan dari sekian faktor-faktor yang menjadi pendorong terjadinya kemacetan lalu lintas di lokasi studi yang dilihat dari sisi : penduduk dan kepemilikan kendaraan, kondisi fisik prasarana transportasi, bangkitan lalu lintas, sistem angkutan umum massal dan kelembagaan.

Adapun lokasi studi penelitian ini adalah jalan arteri primer kawasan Pasar Ungaran Kabupaten Semarang. Alasan dipilihnya lokasi tersebut karena di kawasan tersebut terjadi permasalahan lalu lintas berupa kemacetan lalu lintas. Jalan arteri primer kawasan Pasar Ungaran sebagai lokasi studi berada di Kota Ungaran yang merupakan ibukota kecamatan sekaligus sebagai ibukota Kabupaten Semarang. Kota Ungaran mengalami peningkatan yang sangat pesat karena letak Kota Ungaran sangat strategis yang berada pada jalur skala regional yang menghubungkan Semarang-Solo dan Semarang-Yogyakarta. Jaringan jalan yang melintasi Kota Ungaran berpola linier sehingga akan mengakibatkan terjadinya pergerakan terpusat, sehingga terjadi peningkatan arus lalu lintas baik yang berasal dari jalur lokal, menerus maupun regional.

Belum diketahuinya secara pasti faktor yang menjadi pendorong terjadinya kemacetan lalu lintas di lokasi studi, mengakibatkan solusi yang diterapkan selama ini belum sesuai. Setelah dilakukan penelitian di wilayah studi muncul beberapa faktor yang menjadi pendorong terjadinya kemacetan lalu lintas seperti; keberadaan pasar di pinggir jalan, kapasitas jaringan jalan, perilaku awak angkutan umum, percampuran arus dan percampuran moda, sistem angkutan umum massal, masih minimnya fasilitas areal parkir, pengaturan lalu lintas, tidak adanya fasilitas jembatan penyeberangan, penggunaan kendaraan pribadi, kelembagaan antar instansi terkait yang kurang koordinasi, kurang-tegaskan aparat penegak hukum, tata kota dan asesoris jalan.

Di dalam menentukan faktor dominan dari sekian faktor yang ada digunakan alat analisis, adapun alat analisis yang digunakan adalah dengan menggunakan metode deskriptif yaitu dengan menganalisa faktor yang ada secara kualitatif berdasarkan teori transportasi dan metode delphi yaitu metode dengan meminta pendapat para pakar transportasi guna menentukan faktor-faktor pendorong terjadinya kemacetan lalu lintas di lokasi studi. Jawaban atau pendapat pakar, pada proses selanjutnya dikompilasi dan dilakukan pengecekan ulang kepada pakar untuk memperoleh konsensus, kemudian hasilnya dijadikan sebagai faktor dominan diantara faktor-faktor yang menjadi pendorong terjadinya kemacetan lalu lintas di lokasi studi.

Setelah dilakukan penelitian dengan menggunakan metode delphi, maka didapatkan bahwa faktor perilaku awak angkutan umum merupakan faktor yang paling dominan yang mendorong terjadinya kemacetan lalu lintas di jalan arteri primer kawasan Pasar Ungaran, dengan tidak mengesampingkan faktor-faktor yang lainnya. Untuk itu perlu adanya kebijakan guna mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas di lokasi studi dengan mengacu pada faktor perilaku awak angkutan umum pada khususnya dan faktor-faktor lain pada umumnya seperti perlu adanya pagar pembatas jalan atau median di depan Pasar Ungaran guna menghalangi perilaku awak angkutan umum yang memutar balik kendaraan dan sebagainya.

**Kata kunci : Kemacetan Lalu lintas**

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Kebutuhan bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya merupakan suatu kebutuhan dalam kehidupan manusia. Perpindahan manusia tersebut didasari kenyataan bahwa sumber kehidupan manusia tidak terdapat di sembarang tempat. (Warpani, 1990:4). Untuk itu diperlukan sarana ataupun prasarana transportasi guna mendukung pergerakan manusia dalam pemenuhan kebutuhannya.

Transportasi sangat penting peranannya dalam menghubungkan daerah yang menjadi sumber bahan baku atau daerah produksi dengan daerah yang membutuhkan akan suatu bahan atau hasil produksi (konsumen). Seiring dengan perkembangan manusia, maka semakin berkembang pula kegiatan manusia yang secara otomatis menyebabkan penambahan intensitas pergerakannya. Kegiatan pergerakan ini disebut kegiatan perangkutan, yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain (Morlock, 1991:5).

Bentuk perpindahan manusia atau barang tersebut secara fisik dapat dilihat dari besarnya hubungan lalu lintas melalui suatu prasarana penghubung yang disebut dengan jalan. Oleh sebab itu, jalan sebagai prasarana perangkutan diharapkan dapat menampung semua kendaraan yang melintas dan memberikan pelayanan yang baik bagi semua pengguna jalan. Jadi transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*The promoting sector*) dan pemberi jasa (*The servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (Nasution, 1987:12).

Manusia sebagai subyek yang selalu membutuhkan barang yang selalu pula meningkat baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Hal ini harus dibarengi dengan peningkatan pengembangan dan pengaturan transportasi yang cepat dan lebih baik yaitu peningkatan ketersediaan prasarana dan sarana perangkutan baik berupa jalan maupun fasilitas lainnya yang dapat menunjang kegiatan transportasi. Akan tetapi kenyataannya bahwa peningkatan sarana maupun prasarana tak bisa mengimbangi peningkatan kebutuhan

dan perpindahan sehingga meningkatkan pula kegiatan pergerakan. Jadi bila kapasitas jalan tetap, sedangkan jumlah pemakai atau pengguna jalan terus meningkat, maka waktu tempuh perjalanan akan bertambah dan akan menimbulkan kemacetan lalu lintas (Whol, 1980:285).

Naiknya intensitas pergerakan seiring dengan peningkatan taraf hidup serta tingkat sosial kehidupan manusia tersebut tentunya memerlukan pelayanan transportasi secara merata baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Hal ini dapat dimaklumi mengingat faktor utama yang diperlukan untuk menghubungkan kegiatan manusia dari suatu lokasi ke lokasi yang lain adalah transportasi.

Pelayanan transportasi merupakan suatu upaya pemecahan masalah kesenjangan jarak dalam rangka melakukan suatu aktivitas. Pelayanan jasa transportasi berupaya menjembatani kesenjangan jarak baik melalui jaringan pergerakan darat, laut maupun udara. Pada dasarnya optimal atau tidaknya pelayanan transportasi sangat tergantung kepada dua aspek dasar, yaitu ketersediaan sarana transportasi dan ketersediaan prasarana transportasi dan kedua aspek tersebut keberadaannya harus seimbang, karena kalau tidak seimbang akan menimbulkan permasalahan dalam pergerakannya. Sarana disini diartikan sebagai fasilitas yang dapat bergerak menuju daerah tujuan seperti ketersediaan moda/angkutan. Sedangkan prasarana dapat diartikan sebagai ketersediaan sistem jaringan yang bersifat statis seperti keberadaan jalan dan tempat-tempat pemberhentian. Dengan sifat yang saling bertolak belakang tersebut, maka diperlukan suatu perencanaan yang tepat antara ketersediaan sarana dan prasarana transportasi serta lokasi daerah tujuan pergerakan.

Permasalahan lalu lintas berupa kemacetan atau kongesti pada umumnya terjadi di kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan yang tinggi, terutama pada jam-jam puncak atau kongesti dapat pula terjadi dikarenakan volume lalu lintas (*demand*) yang tidak seimbang dengan kapasitas jalan (*supply*) disamping adanya percampuran moda, dan juga pada saat-saat tertentu seperti hari libur dan hari-hari besar.

Salah satu permasalahan lalu lintas pada transportasi darat yang cukup rumit dihadapi di berbagai daerah adalah rendahnya kemampuan penyediaan prasarana jaringan jalan, sementara tingkat arus kendaraan terus meningkat. Kondisi seperti ini sering mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas di berbagai ruas jalan kota.

Kota Ungaran sebagai wilayah studi mempunyai intensitas pergerakan yang sangat tinggi, dikarenakan Kota Ungaran merupakan salah satu bagian dari sistem koridor jalan raya regional yang menghubungkan Semarang-Yogyakarta dan atau Semarang-Solo. Hal ini dibuktikan dengan seringnya terjadi permasalahan lalu lintas berupa kemacetan (Suara Merdeka, Kemacetan Di Ungaran-Bawen, 6 Oktober 2000).

Jalan arteri primer yang keberadaannya melintasi di tengah Kota Ungaran, berfungsi sebagai jalan utama kota, sehingga ruas jalan ini memberikan pelayanan bagi lalu lintas menerus, lalu lintas regional, lokal sehingga menyebabkan terjadinya percampuran lalu lintas yang mengakibatkan tingginya volume lalu lintas di ruas jalan tersebut.

Kota Ungaran merupakan salah satu kota yang mempunyai permasalahan lalu lintas berupa kemacetan lalu lintas. Kota Ungaran berpenduduk 114.860 jiwa (Kecamatan Ungaran Dalam Angka, 2000) dengan pertumbuhan 3,23%/tahun merupakan kota kecamatan yang terletak sebagai Ibu Kota Kabupaten yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan bagian utara Kabupaten Semarang yang diarahkan pada pembangunan di sektor perdagangan dan jasa, pelayanan sosial dan industri selain sebagai pusat pemerintahan Ibu Kota Kabupaten. Sedangkan dalam konstelasi regional maupun nasional, Kota Ungaran berfungsi sebagai "*buffer city*" dari kawasan andalan Semarang dan sekitarnya maupun kawasan strategis pertumbuhan Kedungsepur.

Kota Ungaran mempunyai pola jaringan jalan dengan bentuk linier, dengan demikian mempunyai potensi yang lebih besar terhadap munculnya permasalahan lalu lintas dibandingkan dengan jaringan jalan pola grid. Kota Ungaran terletak di sebelah selatan Kota Semarang dan dilalui oleh sistem jaringan jalan regional yang