

BAB II

GAMBARAN UMUM

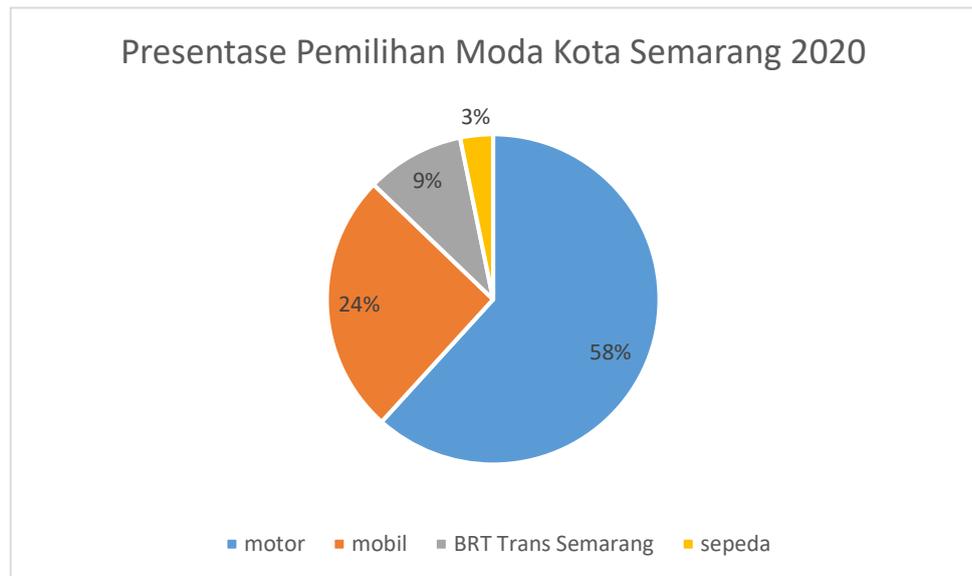
2.1 Kondisi Transportasi

Transportasi merupakan elemen penting dalam pembangunan suatu wilayah. Transportasi diyakini sebagai salah satu faktor utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Mobilitas perekonomian suatu wilayah akan sangat tergantung pada sebuah sistem transportasi yang handal serta efisien, guna memfasilitasi pergerakan antara barang dan penumpang di berbagai wilayah yang ada di Indonesia. Prasarana transportasi yang bagus akan memperlancar proses pembangunan. Prasarana yang memadai akan memangkas berbagai biaya yang dikeluarkan untuk proses pembangunan. Angkutan dan jalan salah satu prasarana utama untuk terciptanya transportasi yang baik. Pengelolaan prasarana jalan dalam suatu wilayah tidak mutlak menjadi wewenang pemerintah di mana jalan tersebut berada.

2.1.1 Kondisi lalu lintas jalan

Keseimbangan pada jaringan transportasi umumnya didorong oleh adanya kebutuhan, perlu untuk pengembangan kapasitas serta jangkauan jaringan pada transportasi, maka sistem pada jaringan jalan di Kota Semarang yaitu pola *grid*. pola *grid* ini menunjukkan pola jalan yang memiliki banyak persimpangan dan aksesibilitas yang tinggi dikarenakan banyaknya alternatif jalan yang menjadi pilihan. Berdasarkan data yang ada, dimana panjang keseluruhan ruas jalan di Kota Semarang yaitu 294,38 km, dengan lebar antara 3 – 11 meter, baik jalan nasional, kemudian jalan provinsi, serta jalan kota.

Apabila dilihat dari karakteristik pelaku perjalanan, persentase pemilihan moda di Kota Semarang juga ikut mempengaruhi kondisi lalu lintas jalan di Kota Semarang. Menurut hasil analisis Tim PKL Kota Semarang tahun 2020, persentase pemilihan moda pelaku perjalanan di Kota Semarang didominasi oleh kendaraan pribadi mobil sebesar 24% dan sepeda motor sebesar 58%. Sedangkan di sisi lain pengguna trans semarang hanya sebesar 9% dari total pelaku perjalanan di Kota Semarang. Adapun secara lengkap, persentase pemilihan moda dapat dilihat pada gambar II.1 di bawah.



Sumber: Tim PKL Kota Semarang 2020

Gambar II.1. Grafik Persentase Pemilihan Moda di Kota Semarang

Pada gambar diagram di atas menunjukkan bahwa masyarakat Kota Semarang lebih memilih moda sepeda motor untuk melakukan perjalanan. Persentase pemilihan moda sepeda motor ditunjukkan dengan persentase sebesar 58%, serta pemilihan moda mobil pribadi sebesar 24%. Sedangkan persentase untuk pemilihan moda trans semarang dengan presentase sebesar 9%.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistika Kota Semarang, dalam 5 tahun telah terjadi peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor yang cukup tinggi. Dari tahun 2015 hingga tahun 2019 rata-rata peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Semarang adalah 5% setiap tahunnya. Hal ini tentunya mengakibatkan kendaraan pribadi semakin berdampak signifikan terhadap kondisi lalu lintas jalan di Kota Semarang.

Apabila ditilik dari segi kinerja pelayanan bus trans semarang sendiri, dimana berdasarkan hasil analisis Tim PKL Kota Semarang 2020 rata-rata *load factor* dari bus trans semarang masih dikatakan sangat rendah yaitu sebesar 23,3%. Hal ini dapat mengindikasikan bahwa minat seseorang dalam menggunakan layanan Bus Trans Semarang masih sangat rendah karena dapat dilihat dengan *load factor* yang masih rendah yaitu hanya sebesar 23,3%.

2.1.2 Sarana angkutan umum

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan kemudahan bergerak bagi warga, maka ditetapkan jaringan trayek pada angkutan umum yang ada di Kota Semarang. Jaringan trayek pada angkutan umum ditetapkan secara menyebar ke seluruh penjuru kota sehingga pertumbuhan ekonomi dapat berjalan merata. Sistem pada angkutan umum yang ada di Kota Semarang sendiri terdapat dua jenis pelayanan, yaitu pelayanan trayek tetap dan teratur serta pelayanan tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur. Dimana pelayanan angkutan umum pada trayek tetap dan teratur dilayani oleh Bus Trans Semarang, feeder, angkutan perkotaan dan trayek pada angkutan antar kota dan dalam provinsi (AKDP). Sedangkan, angkutan umum tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur yang melayani wilayah Kota Semarang adalah angkutan taksi, angkutan sewa, dan ojek.

Adapun visualisasi kondisi sarana dari BRT Koridor VI pada tabel II.1 berikut.

Tabel II.1. visualisasi sarana Bus Trans Semarang

No	Visualisasi	Keterangan
1		Tampak Depan
2		Tampak samping
3		Tampak dalam

Sumber: Tim PKL Kota Semarang 2020

2.1.3 Prasarana Bus Trans Semarang

Kondisi prasarana transportasi di Kota Semarang dapat dilihat dari kondisi fasilitas halte dan kondisi fasilitas pejalan kaki. Prasarana transportasi di Kota Semarang juga didukung dengan keberadaan halte-halte sebagai tempat persinggahan sekaligus sebagai simpul untuk menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lain, dapat kita lihat dimana kondisi fasilitas pejalan kaki menuju halte yang sudah tidak memadai bahkan belum adanya fasilitas pejalan kaki menuju halte serta fasilitas pejalan kaki yang disalahgunakan untuk pengguna pedagang kaki lima.

Adapun visualisasi halte Bus Trans Semarang beserta fasilitas pejalan kaki di Kota Semarang dapat dilihat pada berikut:



GambarII.2 visualisasi halte Trangkil Semarang



Gambar II.3 visualisasi halte Puri Sartika Semarang

Bahasan berikutnya adalah mengenai karakteristik wilayah kajian dan angkutan umum yang merupakan karakteristik kondisi transportasi.

2.2 Karakteristik Wilayah Kajian dan Angkutan Umum

Cakupan pelayanan angkutan umum di Kota Semarang masih tergolong rendah yang artinya terdapat daerah yang belum terlayani angkutan umum, Untuk itu sangat penting mengetahui profil dan kinerja angkutan umum Kota Semarang dengan harapan dapat membantu dalam penyediaan data sehingga dapat digunakan sebagai alat ukur dalam mengambil suatu kebijakan khususnya di bidang angkutan umum.

2.2.1 Karakteristik prasarana angkutan umum

2.2.1.1 Terminal

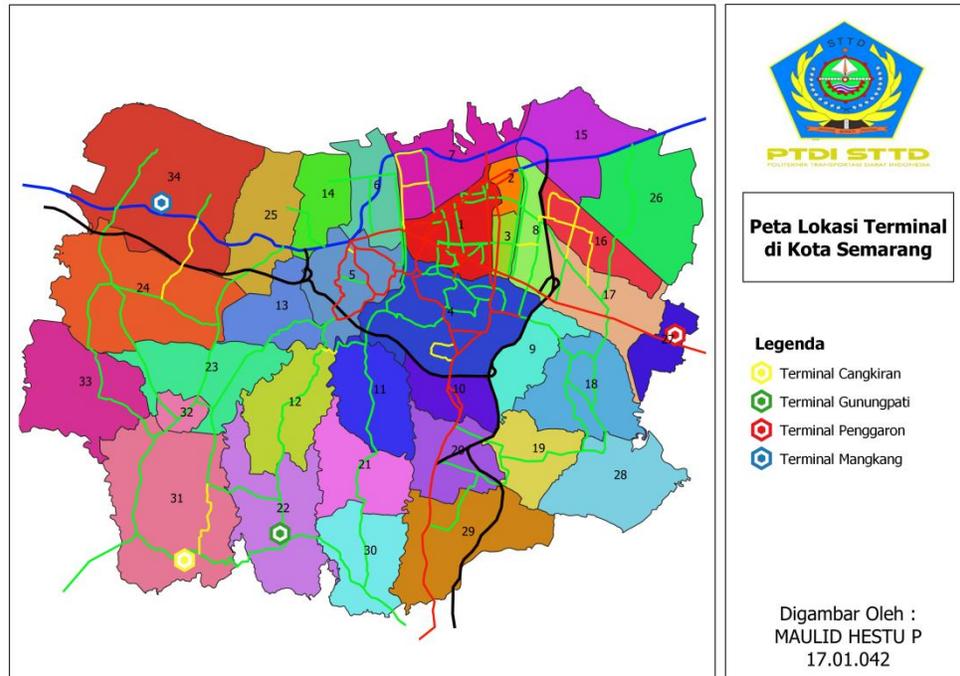
Terminal penumpang merupakan pangkalan kendaraan umum yang di gunakan mengatur kedatangan serta keberangkatan, lalu menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta melakukan perpindahan pada moda angkutan terpadu serta melakukan pengawasan angkutan yang diselenggarakan pada Terminal penumpang (Peraturan Menteri No.132, 2015). Terminal penumpang terbagi menjadi 3 tipe, yakni:

- 1) Terminal Tipe A, adalah Terminal dengan peran utamanya melayani untuk kendaraan umum pada angkutan lintas batas

negara atau angkutan antar kota dan antar provinsi, angkutan antarkota dan dalam provinsi, angkutan perkotaan, serta angkutan perdesaan (Peraturan Menteri No. 132, 2015).

- 2) Terminal Tipe B, merupakan Terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan (Peraturan Menteri No. 132, 2015).
- 3) Terminal Tipe C, adalah Terminal yang memiliki peran utama untuk melayani pada kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan (Peraturan Menteri No. 132, 2015).
- 4) Kota Semarang memiliki 4 (Empat) terminal yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat, yaitu Terminal Mangkang dengan tipe A, Terminal Penggaron dengan tipe B, Terminal Cangkiran dengan tipe C, dan Terminal Gunungpati dengan Tipe C. Sementara untuk wilayah studi Kota Semarang.

Adapun peta lokasi terminal di kota Semarang dapat dilihat dalam gambar II.4 berikut

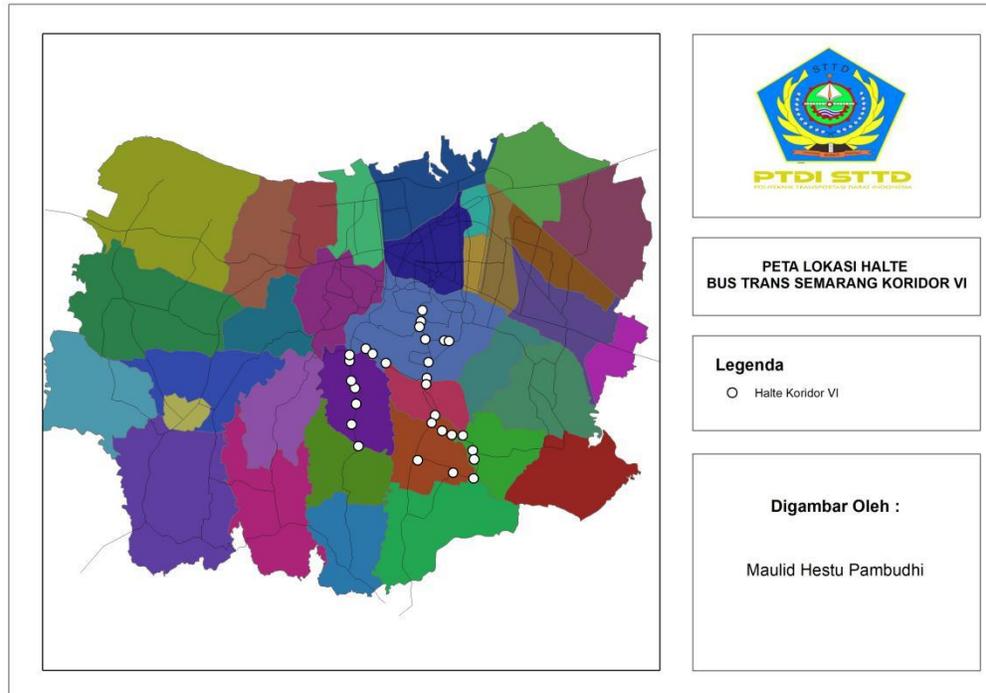


Sumber: Tim PKL Kota Semarang 2020

Gambar II.4 Peta lokasi terminal di Kota Semarang

2.2.1.2 Halte

Halte merupakan sebuah tempat prasarana pemberhentian kendaraan penumpang umum yang digunakan untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang serta dilengkapi bangunan. Jumlah halte Bus Trans Semarang Koridor VI yang tersebar di Kota Semarang sebanyak 29 titik halte. Adapun titik persebaran halte angkutan perkotaan di Kota Semarang dapat dilihat dalam gambar II.5 berikut.



Sumber: Tim PKL Kota Semarang 2020

Gambar II.5 Peta lokasi halte di Kota Semarang

2. 2. 2 Karakteristik sarana angkutan umum

Angkutan umum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan merupakan kendaraan yang dipergunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan bayaran. Ketika masyarakat lebih banyak yang menggunakan pada kendaraan umum maka akan lebih efektif untuk penggunaan jalan. Dengan catatan bahwa angkutan umum merupakan salah satu pemecahan masalah yang dihadapi semua kota besar yang di Indonesia tidak terkecuali Kota Semarang. Sarana angkutan umum merupakan sebuah aspek yang sangat penting guna menunjang kelancaran penyelenggaraan transportasi. Dengan adanya sarana transportasi ini maka diharapkan membantu untuk memudahkan segala aktivitas yang sedang dilakukan. Pada saat ini Kota Semarang terlayani oleh pelayanan angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek serta Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Berdasarkan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 143

dijelaskan bahwa angkutan trayek tetap serta teratur merupakan sebuah pelayanan angkutan yang dilakukan di jaringan trayek dengan tetap dan teratur, serta jadwal tetap atau tidak terjadwal. pengertian angkutan tidak dalam tidak terikat pada jaringan trayek tertentu untuk jadwal pengangkutan secara tidak teratur. Angkutan Umum Dalam Trayek di Kota Semarang dilayani oleh Angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi dan Angkutan Kota. Untuk Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek di Kota Semarang dilayani oleh Taksi Bandara dan Taksi Perkotaan, Angkutan Antar Jemput, dan Angkutan Sewa. Selain itu, di Kota Semarang terdapat angkutan paratransit berupa ojek.

Tabel II.2 Struktur angkutan umum di Kota Semarang

No.	Struktur Angkutan Umum		
	Dalam Trayek	Tidak Dalam Trayek	Paratransit
1	AKAP, AKDP, BRT, FEEDER, ANGKOT	Taksi	Ojek, Becak

Berdasarkan uraian terkait karakteristik wilayah studi tersebut, untuk mengetahui teori-teori yang digunakan dalam analisis baik secara teknis maupun legalitas maka akan dibahas secara lebih lanjut di bab berikutnya.