

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan akan mempengaruhi pola pergerakan masyarakat di suatu kota/kabupaten (Hendrialdi 2019). Transportasi menjadi penunjang bagi masyarakat di setiap perpindahan dari satu daerah ke daerah lain secara efektif dan efisien (Sarjana et al. 2020). Transportasi memiliki peran penting dan strategis dalam perputaran roda perekonomian serta mempengaruhi semua aspek kehidupan suatu daerah (Rozaq 2019). Hal ini dapat tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi bagi keberlangsungan mobilisasi orang serta barang di suatu daerah (Kadarisman et al. 2016). Oleh karenanya, apabila peningkatan mobilisasi orang maupun barang tanpa diimbangi dengan peningkatan kualitas prasarana transportasi yang memadai tentu akan menimbulkan kesenjangan antara permintaan dan ketersediaan prasarana lalu lintas yang dapat mengganggu arus mobilisasi orang maupun barang (Junaidi et al. 2020).

Memajukan dan meningkatkan kesejahteraan serta kemakmuran masyarakat menjadi tujuan pemerintah daerah dilakukan dengan pembangunan serta pengembangan suatu daerah (Kholik 2020). Namun, terdapat kecenderungan perkembangan suatu daerah serta peningkatan jumlah penduduk akan diikuti dengan timbulnya masalah transportasi (Robin et al. 2021). Perkembangan penduduk serta perekonomian yang cepat harus dapat diimbangi dengan pengembangan sistem jaringan transportasi yang baik, sehingga tidak mengganggu tingkat pelayanan yang diakibatkan belum tersedia atau belum memadainya jaringan jalan (Sulistyorini 2021).

Kabupaten Tegal merupakan salah satu kabupaten berkembang yang memiliki lokasi strategis dan potensi yang tinggi, dimana pariwisata menjadi andalan Kabupaten Tegal yang terus mengalami pengembangan (Ritonga et al. 2021). BPS mencatat sebanyak 510.642 wisatawan datang ke Kabupaten Tegal

pada tahun 2021. Selain itu, letak yang strategis sebagai jalur penghubung perekonomian lintas nasional dan regional menjadikan Kabupaten Tegal berkembang menjadi sentra industri. Transportasi berperan penting dalam dunia industri, karena terlibat pada setiap kegiatan industri mulai dari mencari bahan baku hingga pendistribusian barang hasil produksi (Arwini and Juniastra 2023).

Berdasarkan data pra survei Tim PKL PTDI-STTD Kabupaten Tegal 2022, dengan luas wilayah 878,79 km² dan jumlah penduduk 1.678.569 jiwa, Kabupaten Tegal memiliki tarikan dan bangkitan yang menghasilkan pergerakan sebesar 3.952.071 perjalanan orang/hari. Pergerakan didominasi oleh pergerakan lokal (internal-internal) dengan jumlah mencapai 3.427.375 perjalanan orang/hari. Jumlah tersebut tentunya akan terus bertambah seiring dengan pertumbuhan penduduk di Kabupaten Tegal yang mencapai 1,02% per tahun serta pertumbuhan jumlah kendaraan Kabupaten Tegal yang mencapai 8,47% per tahun.

Secara umum, aksesibilitas di Kabupaten Tegal sudah cukup baik tetapi masih perlu ditingkatkan kembali terkait prasarana transportasi agar tetap mampu menampung arus lalu lintas yang terjadi dan mampu menyelenggarakan lalu lintas yang lancar, aman dan nyaman bagi penggunaanya (Kumita et al. 2022). Kabupaten Tegal memiliki arus lalu lintas yang tinggi karena menjadi jalur penghubung antar kota di Jawa Tengah (Ahmad and Susantiaji 2020). Berdasarkan data *traffic counting* pra survei di Kabupaten Tegal, arus menerus yang melewati Kabupaten Tegal yaitu kendaraan pribadi, angkutan penumpang maupun angkutan barang.

Kabupaten Tegal menghubungkan lalu lintas dari arah Barat yaitu Jakarta menuju arah Timur yaitu Semarang dan sebaliknya. Terdapat dua akses utama lalu lintas kendaraan melintasi Kabupaten Tegal, yang pertama adalah jaringan jalan tol di Kabupaten Tegal, kemudian yang kedua adalah jalan arteri primer Pantai Utara Jawa (PANTURA). Kemudian lalu lintas dari Kota Tegal menuju Kota Purwokerto dan sebaliknya melalui jalan kolektor primer yang melintasi kawasan CBD Kabupaten Tegal menuju Purwokerto yang menyebabkan terjadinya *mixed traffic* kendaraan pribadi, angkutan penumpang, dan angkutan barang baik pergerakan yang berasal dari zona luar menuju zona luar lain (eksternal-eksternal) yang bercampur pula dengan pergerakan di dalam zona (internal-internal).

Tingkat pelayanan jalan utama di kawasan CBD Kabupaten Tegal yang rendah menjadi dampak utama terjadinya *mixed traffic*. Tingkat pelayanan ditunjukkan dengan kinerja jalan utama yaitu jalan kolektor di kawasan CBD mempunyai V/C ratio cukup tinggi yaitu V/C ratio 0,67 di ruas Jalan Jenderal Ahmad Yani Segmen 3 dengan kecepatan rata-rata 40,33 km/jam dan Jalan Gatot Subroto Segmen 1 dengan rata-rata kecepatan 34,61 km/jam, kemudian V/C ratio 0,69 di ruas Jalan Jendral Sudirman dengan kecepatan rata-rata 31,61 km/jam. Berdasarkan PM nomor 96 tahun 2015, maka ruas jalan dengan kecepatan sekurang-kurangnya 30 km/jam termasuk dalam tingkat pelayanan (*level of service*) E. Maka diperlukan jalan alternatif untuk mengantisipasi permasalahan semakin memburuk di kawasan CBD Kabupaten Tegal.

Pembangunan Jalan Lingkar menjadi salah satu solusi atau mitigasi untuk mengatasi permasalahan lalu lintas di pusat perkotaan melalui penyediaan kapasitas jalan tambahan (Kim 2019). Jalan Lingkar berfungsi mendistribusikan lalu lintas untuk mengurangi volume lalu lintas jalan raya di daerah pusat perkotaan (Gonçalves and Ribeiro 2020). Maka, keberadaan pembangunan Jalan Lingkar diharapkan dapat memperbaiki aksesibilitas pada daerah terpencil, memperlancar mobilitas masyarakat, serta mengurangi beban volume lalu lintas di pusat kota, sehingga dengan meningkatnya aksesibilitas akan meningkatkan pengembangan wilayah dan memunculkan pusat-pusat kegiatan baru (Patandean et al. 2021).

Pembangunan Jalan Lingkar Kota Slawi yang disingkat menjadi Jalingkos di dalam Perda Kabupaten Tegal No 10 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tegal tahun 2012-2032 memiliki panjang 17 km. Pembangunan Jalingkos dalam rencananya digunakan sebagai jalan alternatif, meningkatkan aksesibilitas masyarakat sekaligus menjadi jalur untuk kendaraan penumpang dan kendaraan angkutan barang agar tidak melewati jalan utama CBD di Kecamatan Slawi. Selain itu, rencana pengembangan jalan baru juga akan dapat merangsang pertumbuhan ekonomi masyarakat disekitar, yang nantinya dapat berdampak positif untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat disekitarnya (Febriansyah and Gautama 2022).

Dari uraian masalah diatas, penulis menganggap perlu dilakukan kajian tentang efektivitas penyelesaian pembangunan Jalan Lingkar Kota Slawi sesuai rencana yang tertuang dalam RTRW 2012-2032 Kabupaten Tegal. Selain itu, perlu dilakukan kajian mengenai efisiensi nilai waktu, biaya perjalanan termasuk biaya operasional kendaraan dengan adanya pembangunan Jalan Lingkar Kota Slawi terhadap kinerja lalu lintas di Kabupaten Tegal, sehingga penulis mengambil penelitian dalam penulisan skripsi berjudul **"EFEKTIVITAS JALAN LINGKAR KOTA SLAWI (JALINGKOS) TERHADAP KINERJA JARINGAN JALAN DI KABUPATEN TEGAL"**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang terdapat di wilayah studi, maka didapatkan identifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Belum terealisasinya penanganan dan antisipasi peningkatan jumlah perjalanan, dimana Kabupaten Tegal memiliki pertumbuhan kendaraan sebesar 8,47% pertahun dan pertumbuhan penduduk sebesar 1,03% pertahun, sehingga seiring berjalannya waktu maka jumlah perjalanan akan semakin bertambah, jika jaringan jalan tetap tanpa perubahan maka akan menurunkan kinerja jaringan jalan.
2. Belum selesainya pembangunan jalan alternatif untuk menghindari jalan utama pada kawasan CBD yang menyebabkan kendaraan angkutan barang masuk melewati jalan utama kawasan CBD.
3. Terjadi *mixed traffic* arus lalu lintas pada jaringan jalan utama di kawasan CBD Kabupaten Tegal yang menyebabkan volume kendaraan meningkat dan mempengaruhi biaya perjalanan.
4. Rendahnya kinerja ruas jalan utama kawasan CBD seperti pada Jalan Jendral Sudirman dengan V/C rasio 0,69 dan kecepatan rata-rata 31,61 km/jam. Jalan Gatot Subroto Segmen 1 dengan V/C rasio 0,67 dan rata-rata kecepatan 34,61 km/jam. Serta Jalan Jenderal Ahmad Yani Segmen 3 dengan V/C rasio 0,67 dan kecepatan rata-rata 40,33 km/jam, dimana ruas jalan dengan kecepatan sekurang-kurangnya 30 km/jam termasuk ke dalam tingkat pelayanan (*level of service*) E.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari identifikasi masalah yang terjadi terkait jalan Lingkar Kota Slawi dengan jaringan jalan di Kabupaten Tegal, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja jaringan jalan terdampak di Kabupaten Tegal saat ini (eksisting) tanpa adanya penyelesaian Jalan Lingkar Kota Slawi?
2. Bagaimana kinerja jaringan jalan terdampak di Kabupaten Tegal tanpa adanya penyelesaian Jalan Lingkar Kota Slawi pada tahun rencana?
3. Bagaimana kinerja jaringan jalan terdampak di Kabupaten Tegal dengan adanya penyelesaian Jalan Lingkar Kota Slawi pada tahun rencana?
4. Bagaimana pengaruh penyelesaian pembangunan Jalan Lingkar Kota Slawi terhadap penghematan biaya perjalanan termasuk didalamnya biaya waktu perjalanan, biaya konsumsi BBM, dan biaya operasional kendaraan?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah mengetahui efektivitas penyelesaian pembangunan Jalan Lingkar Kota Slawi dalam upaya menangani permasalahan rendahnya kinerja lalu lintas akibat terjadinya *mixed traffic* perjalanan melintas serta perjalanan lokal di jalan utama kawasan CBD Kabupaten Tegal.

Tujuan penelitian ini dilakukan adalah:

1. Mengidentifikasi kinerja jaringan jalan terdampak di Kabupaten Tegal saat ini tanpa adanya penyelesaian Jalan Lingkar Kota Slawi.
2. Mengidentifikasi kinerja jaringan jalan terdampak di Kabupaten Tegal tanpa adanya penyelesaian Jalan Lingkar Kota Slawi pada tahun rencana.
3. Mengidentifikasi kinerja jaringan jalan terdampak di Kabupaten Tegal dengan adanya penyelesaian Jalan Lingkar Kota Slawi pada tahun rencana.
4. Menganalisis pengaruh penyelesaian pembangunan Jalan Lingkar Kota Slawi terhadap penghematan biaya perjalanan termasuk didalamnya biaya waktu perjalanan, biaya konsumsi BBM, dan biaya operasional kendaraan yaitu membandingkan selisih perbedaan tanpa adanya Jalan Lingkar Kota Slawi dengan adanya Jalan Lingkar Kota Slawi.

1.5 Ruang Lingkup

Dalam melakukan penelitian diperlukan batasan permasalahan untuk mempermudah dalam pengambilan data, analisis data dan pengolahan data. Berikut batasan-batasan masalah mengenai kajian, antara lain:

1. Daerah lokasi penelitian adalah jaringan jalan terdampak di Kabupaten Tegal.
2. Peramalan perjalanan pada masa yang akan datang dilakukan sampai dengan 5 tahun ke depan.
3. Analisis yang dilakukan hanya pada aspek kinerja jaringan jalan, nilai waktu, dan biaya perjalanan termasuk didalamnya biaya operasional kendaraan dengan dan tanpa penyelesaian pembangunan Jalan Lingkar Kota Slawi.
4. Analisis tidak membahas terkait usulan rute angkutan barang Kabupaten Tegal.