

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penggunaan jalan tol akan dikenakan tarif berdasarkan peraturan yang berlaku. Jalan tol merupakan infrastruktur penting dalam sistem transportasi yang menjadi salah satu pilihan bagi masyarakat untuk mencapai tujuan. Keputusan untuk menggunakan jalan tol atau non tol selalu dipengaruhi oleh berbagai faktor dan alasan.

Di Kabupaten Bekasi, jalan utama yang dilalui adalah Jalan Lintas Pantai Utara atau yang sering disebut Jalan Pantura sepanjang \pm 54 Km menghubungkan Kabupaten Karawang dengan Jakarta. Selain itu, terdapat juga Jalan Tol Telaga Asih di Wilayah Kabupaten Bekasi yang merupakan jalan tol yang menghubungkan Jakarta - Cikampek di KM 24 dan Jalan Teuku Umar (Pantura) sepanjang 34,76 km, dan bisa menjadi solusi untuk mengurangi kepadatan Jalan Non Tol Pantura.

Sektor industri adalah salah satu sektor perekonomian di Kabupaten Bekasi. Seperti yang kita ketahui bawasannya banyak terdapat pabrik - pabrik yang dapat dikembangkan di Kabupaten Bekasi. Pengiriman semua hasil sektor ekonomi dapat melalui jalan tol dan jalan non tol, salah satunya adalah Jalan Tol Telaga Asih dan jalan non tol yang melewati Jalan Pantura.

Jalan Pantura merupakan jalan yang dilewati angkutan barang karena terdapat beberapa Kawasan industri di Kabupaten Bekasi seperti MM2100, Jababeka, Bekasi Industrial Estate, East Jakarta Industri Park (EJIP), Greenland International Industrial Center (GIIC), Marunda, Deltamas dan Toyogiri. Kemudian barang - barang tersebut akan di distribusikan ke berbagai daerah seperti Jakarta, Jawa Timur, Jawa Tengah, bahkan ke luar Pulau Jawa melewati 6 (enam) kecamatan yaitu Kecamatan Kedungwaringin, Cikarang Timur, Cikarang Utara, Cikarang Barat, Cibitung, Tambun Selatan.

Tercatat volume kendaraan yang melewati jalan Tol Cibitung - Cilincing yang melewati Gerbang Tol Telaga Asih sebanyak 18.456 kendaraan perhari

dengan kendaraan yang menuju arah Jakarta sebanyak 8.075 dan 10.381 kendaraan menuju arah Kabupaten Bekasi. Sedangkan yang melewati non tol Jalan Pantura dilihat dari segmen ruas Jalan Imam Bonjol 1 sebanyak 41.776 kendaraan perhari dan dari segmen ruas Jalan Teuku Umar 6 sebanyak 50.952 kendaraan perhari. Semakin hari volume kendaraan semakin meningkat yang melalui jalan non tol sehingga volume lalu lintas semakin tinggi.

Dengan volume lalu lintas yang tinggi tersebut maka mengakibatkan terjadinya kemacetan di beberapa titik pada Jalan Pantura seperti di Jl. Raya Teuku Umar 1 dengan V/C ratio 0,87 dengan kapasitas 3160 smp/jam, volume 2748 smp/jam, dan tingkat pelayanan E, serta di Jl. Imam Bonjol 3 dengan V/C ratio 0.84 dengan kapasitas jalan 3123 smp/jam, volume 2631 smp/jam, dan tingkat pelayanan D yang artinya perlu dilakukan upaya penanganan.

Selain itu, di Jalan Pantura juga terdapat beberapa Daerah Rawan Kecelakaan (DRK), diantaranya yaitu di Jl. Raya Imam Bonjol yang merupakan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) peringkat pertama dengan 111 laka lalu lintas dengan total pembobotan sebesar 1303 dan Jl. Raya Teuku Umar yang merupakan peringkat kedua Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) dengan jumlah laka lalu lintas sebanyak 90 dengan total pembobotan sebesar 1297. Dengan adanya Tol Telaga Asih dan Jalan Non Tol Pantura, pengemudi yang datang dari Jawa Barat menuju DKI Jakarta atau sebaliknya memiliki dua jalur rute alternatif, yakni Tol Telaga Asih atau Jalan Non Tol Pantura.

Persepsi para supir truk tentang tarif Tol Telaga Asih yang tinggi menjadi salah satu penyebab mereka lebih memilih jalur Non Tol Pantura dibandingkan Jalan Tol. Hal tersebut menjadi salah satu penyebab kemacetan di Jalan Non Tol Pantura tersebut, padahal sudah disediakan alternatif lain yaitu Jalan Tol untuk mengurangi kemacetan.

Permasalahan kemacetan yang ada di Jalan Non Tol Pantura menyebabkan perlunya adanya penelitian lebih lanjut terkait dengan analisis pemilihan rute (route choice) pada supir truk, maka hal ini menjadi

pertimbangan penulis untuk mengangkat permasalahan tersebut menjadi skripsi dengan judul "**Analisis Model Pemilihan Rute Jalan (Route Choice) Pengemudi Truk Antara Jalan Tol Telaga Asih dengan Non – Tol Jalan Pantura di Kabupaten Bekasi**"

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan kondisi latar belakang penelitian, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang ada di wilayah penelitian. Berikut merupakan permasalahan yang di dapat dari daerah studi :

1. Dari data volume Tol Telaga Asih dan Jalan Non Tol Pantura diketahui lebih banyak kendaraan melewati Jalan Non Tol Pantura yaitu sebanyak 92.728 kendaraan perhari dilihat dari segmen ruas Jalan Imam Bonjol 1 dan segmen ruas Jalan Teuku Umar 6, sedangkan Tol Telaga Asih sebanyak 18.456 kendaraan perhari, oleh karena itu terjadi beberapa kemacetan di Jalan Non Tol Pantura.
2. Lalu lintas yang tinggi di Jalan Pantura mengakibatkan beberapa ruas jalan mengalami kemacetan di beberapa titik diantaranya di Jl. Raya Teuku Umar 1 dengan V/C ratio 0,87 dengan kapasitas 3160 smp/jam, volume 2748 smp/jam, dan tingkat pelayanan E, dan di Jl. Imam Bonjol 3 dengan V/C ratio 0.84 dengan kapasitas jalan 3123 smp/jam, volume 2631 smp/jam, dan tingkat pelayanan D.
3. Terjadinya banyak kecelakaan di Jalan Pantura yaitu Jl. Raya Imam Bonjol yang merupakan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) peringkat pertama dengan 111 laka lalu lintas dengan total pembobotan sebesar 1303 dan Jl. Raya Teuku Umar yang merupakan peringkat kedua Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) dengan jumlah laka lalu lintas sebanyak 90 dengan total pembobotan sebesar 1297.
4. Persepsi para supir truk tentang tarif Tol Telaga Asih yang tinggi menjadi salah satu penyebab mereka lebih memilih jalur non tol dibandingkan jalan tol.

1.3 Batasan Masalah

Penelitian ini memiliki permasalahan terbatas yang hanya terfokus pada hal - hal berikut :

1. Wilayah kajian adalah Exit Tol Telaga Asih (Ruas Tol Telaga Asih – Gabus) dan Jalan Non Tol Pantura tepatnya di Jalan Teuku Umar 6.
2. Objek Penelitian adalah supir truk, pertanyaan wawancara yang diberikan hanya seputar usia, asal dan tujuan perjalanan, jarak, waktu, biaya, kecepatan, beban muatan, alasan pemilihan rute, maksud perjalanan serta menyampaikan suatu pernyataan tentang pilihan rute untuk dinilai melalui *stated preference*.
3. Menganalisis karakteristik perjalanan dalam pemilihan rute, faktor yang berpengaruh dalam pemilihan rute, model pemilihan rute, dan variabel yang paling sensitive dalam pemilihan rute perjalanan antara Jalan Tol Telaga Asih dengan Non Tol Pantura.

1.4 Rumusan Masalah

Dilihat dari volume kendaraan dan kemacetan yang terjadi di Jalan Pantura serta persepsi supir truk yang lebih memilih lewat Jalan Pantura dibandingkan Jalan Tol karena tarif tol yang dirasa tinggi, oleh karena itu diperlukan penelitian lebih lanjut terkait dengan analisis model pemilihan rute (route choice) pengemudi truk antara Jalan Tol Telaga Asih dan Jalan Non Tol Pantura di Kabupaten Bekasi.

1.5 Pertanyaan Penelitian

Dilihat dari rumusan permasalahan, maka dapat dirumuskan beberapa pertanyaan sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik perjalanan yang mempengaruhi pemilihan rute angkutan barang antara Jalan Tol Telaga Asih dengan Non Tol Jalan Pantura di Kabupaten Bekasi ?
2. Apa saja faktor yang mempengaruhi pemilihan rute perjalanan angkutan barang antara Jalan Tol Telaga Asih dengan Non Tol Jalan Pantura di Kabupaten Bekasi ?

3. Bagaimana model pemilihan rute perjalanan angkutan barang antara Jalan Tol Telaga Asih dengan Non Tol Jalan Pantura di Kabupaten Bekasi ?
4. Apa variabel yang paling sensitive dalam pemilihan rute perjalanan angkutan barang antara Jalan Tol Telaga Asih dengan Non Tol Jalan Pantura di Kabupaten Bekasi ?

1.6 Maksud Dan Tujuan

Maksud Penelitian ini adalah menganalisis pemilihan rute jalan (*Route Choice*) pengemudi truk dengan menggunakan Analisis Statistik Deskriptif, Analisis *Structural Equation Modelling* (SEM), Analisis Korelasi Analisis Regresi Linier Berganda dengan Uji Asumsi Klasik, Analisis Logit Biner Nisbah, dan Analisis Uji Sensitivitas.

Tujuan Penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Mengidentifikasi faktor - faktor apa saja yang berpengaruh dalam pemilihan rute angkutan barang antara Jalan Tol Telaga Asih dan Jalan Non Tol Pantura di Kabupaten Bekasi.
2. Memodelkan pemilihan rute angkutan barang antara Jalan Tol Telaga Asih dan Non Tol Jalan Pantura di Kabupaten Bekasi.
3. Menganalisis variabel yang paling sensitive dalam pemilihan rute perjalanan angkutan barang antara Jalan Tol Telaga Asih dengan Non Tol Jalan Pantura di Kabupaten Bekasi.

1.7 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Ruang Lingkup Wilayah
Wilayah kajian adalah Exit Tol Telaga Asih (Ruas Tol Telaga Asih – Gabus) dan Jalan Non Tol Pantura tepatnya di Jalan Teuku Umar 6.
2. Ruang Lingkup Data
Ruang lingkup data untuk wawancara berupa karakteristik perjalanan dan menyampaikan suatu pernyataan tentang pilihan rute untuk dinilai melalui *stated preference*. Karakteristik perjalanan dapat

berupa usia, pilihan rute, asal, tujuan, biaya, jarak, waktu, kecepatan, beban, kenyamanan, keamanan, keramaian, maksud perjalanan, dan alasan pemilihan rute.

3. Ruang Lingkup Solusi

Ruang lingkup solusi dalam penelitian ini adalah nantinya akan diketahui karakteristik perjalanan dalam pemilihan rute angkutan barang dengan Analisis Statistik Deskriptif, mengetahui faktor - faktor yang mempengaruhi perjalanan antara Tol Telaga Asih dan Jalan Non Tol Pantura dengan Analisis *Structural Equation Modelling* (SEM), Analisis Korelasi, dan Analisis Regresi Linier Berganda dengan Uji Asumsi Klasik, kemudian mengetahui model pemilihan rute dengan Model Logit Biner Nisbah, dan mengetahui probabilitas pemilihan rute dengan Analisis Uji Sensitivitas.

4. Ruang Lingkup Metode Analisis

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif, Dimana data dikumpulkan melalui penggunaan kuesioner atau wawancara untuk menguji hipotesis yang kemudian dianalisis dan ditampilkan dalam bentuk angka daripada naratif.