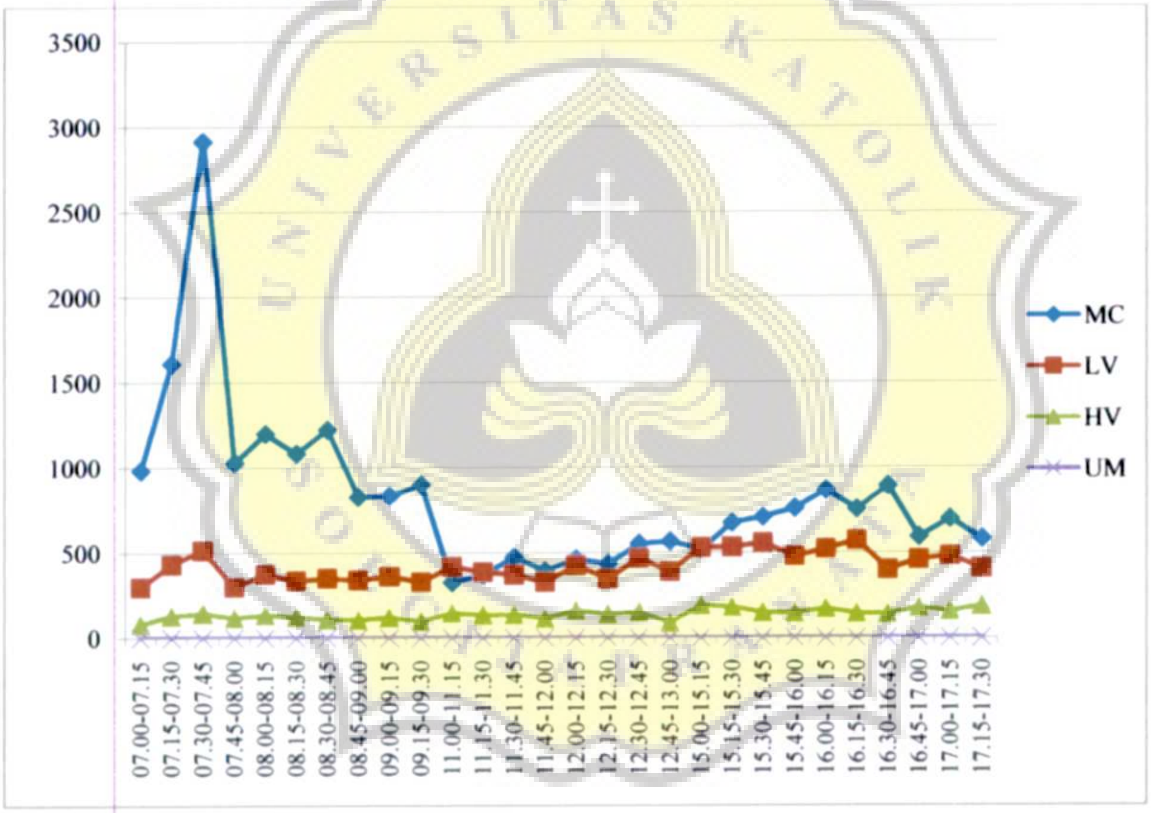
BAB III

H AS I L

Hasil studi ini difokuskan pada dampak lalu lintas dan dampak sosial ekonomi (persepsi masyarakat).

A. Dampak Lalu Lintas

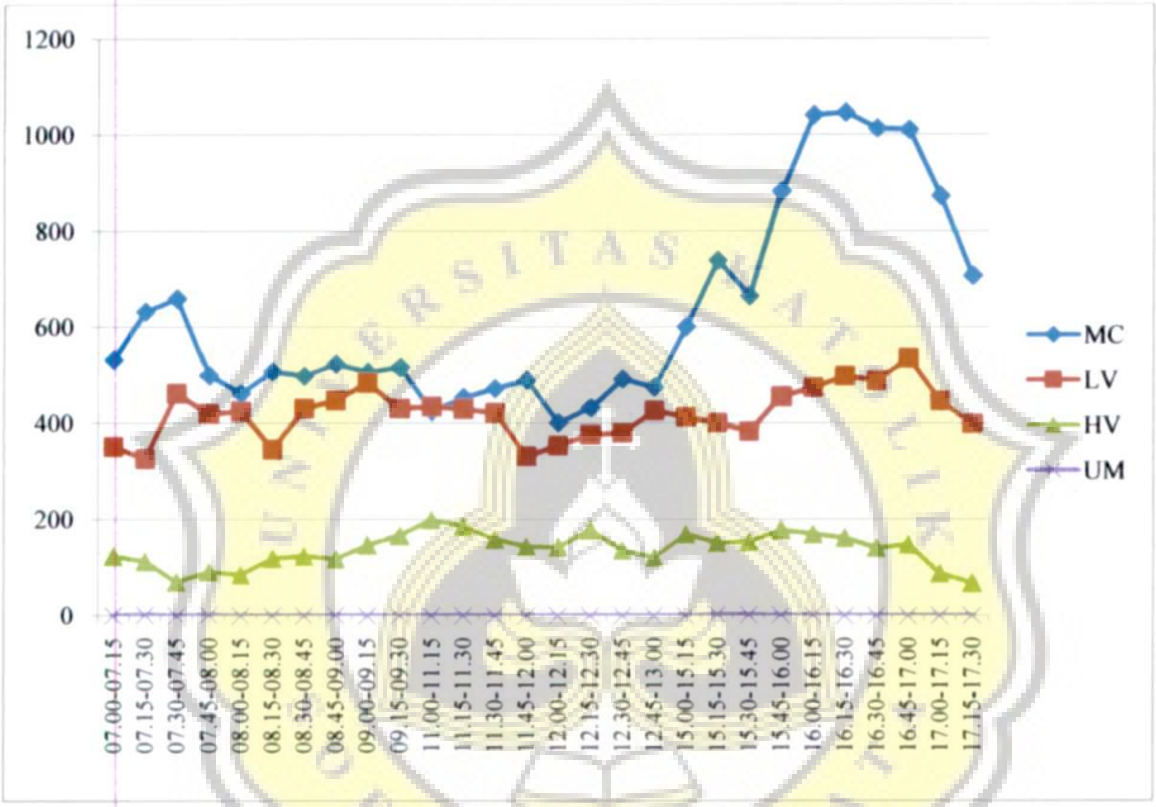
Hasil survei lalu lintas terhadap jumlah volume kendaraan (*traffic count* = *TC*) yang lewat di jalan Srondol, disajikan pada Gambar 3.1dan 3.2 sebagai berikut,



Gambar 3.1 Volume Lalu Lintas Srondol (dari Ungaran ke Srondol)

Sumber: Hasil Survei, 2011

Hasil Gambar 3.1 dapat diketahui bahwa jumlah volume lalu lintas Srondol arah Ungaran ke Srondol adalah kendaraan bermotor (MC) 23.519 kendaraan/7jam atau 5880 smp/7 jam, kendaraan ringan (LV) 11.714 kendaraan/7jam atau 11.714 smp/7jam, kendaraan berat (HV) 3.907 kendaraan/7jam atau 5.079 smp/7jam, kendaraan tidak bermotor 2 kendaraan/7jam. Total jumlah volume lalu lintas jalan Srondol pada arah Ungaran ke Srondol adalah 22. 673 smp/7jam atau 3.239 smp/jam



Gambar 3.2 Volume Lalu Lintas Jalan Srondol (dari Srondol ke Ungaran)
Sumber: Hasil Survei, 2011

Hasil Gambar 3.2 dapat diketahui bahwa jumlah volume lalu lintas Srondol arahSrondol ke Ungaran adalah kendaraan bermotor (MC) 17.555 kendaraan/7jam atau 4.389 smp/7 jam, kendaraan ringan (LV) 11.636 kendaraan/7jam atau 11.636 smp/7jam, kendaraan berat (HV) 3.854 kendaraan/7jam atau 5.010 smp/7jam, kendaraan tidak bermotor 12 kendaraan/7jam. Total jumlah volume lalu lintas di jalan Srondol pada arah Srondol ke Ungaran adalah 21.035 smp/7jam atau 3.005 smp/jam.

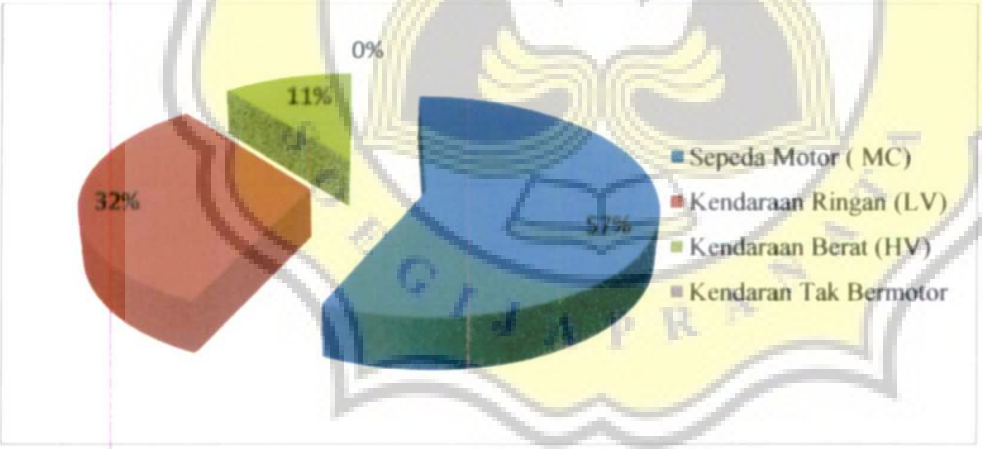
Tabel 3.1 Data Volume Lalu Lintas Jalan Srondol (smp/jam)

Waktu Survei	**dari selatan ke utara** masuk kota Semarang (Ungaran ke Srondol)	**dari utara ke selatan** keluar kota Semarang (Srondol ke Ungaran)	Total volume (smp/jam)
Sabtu, 4 Juni 2011	3.239 smp/jam	3.005 smp/jam	6.244 smp/jam

Sumber: Hasil Survei Lalu lintas, 2011

Dari Tabel 3.1 dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan yang dari arah Ungaran ke Srondol (3.239 smp/jam) lebih banyak dari arah Srondol ke Ungaran (3.005 smp/jam), maka jumlah total volume kendaran yang lewat pada dua arah jalan Srondol adalah 6.244 smp/jam.

Hasil pengamatan komposisi arus lalu lintas di Srondol dapat dilihat pada Gambar 3.3 berikut :



Gambar 3.3 Komposisi Arus Lalu Lintas Ruas Jl.Setiabudi (Srondol), satuan kendaraan
Sumber: Hasil Survei, 2011

Dari Gambar 3.3 diketahui bahwa komposisi arus lalu lintas yang melewati Jalan Srondol untuk dua arah (dari Selatan dan dari Utara) yaitu 57 % kendaraan sepeda motor, 32 %

kendaran ringan dan 11 % kendaraan berat. Kendaraan tidak bermotor yang lewat saat survey hanya 9 unit, jika dipersentase hanya 0,019 %.

Untuk tingkat kepadatan lalu lintas, waktu penelitian dibagi tiga yaitu pagi hari jam 07.00 – 09.30, siang hari jam 11.00 – 13.00 dan sore hari jam 15.00 – 17.30, dengan masing-masing interval pengamatan 15 menit.

Tabel 3.2 Lalu Lintas Jalan Srondol

(dengan satuan kendaraan)

Arah / Waktu	Sabtu, 4 Juni 2011 07.00 – 09.30	Sabtu, 4 Juni 2011 11.00 – 13.00	Sabtu, 4 Juni 2011 15.00 – 17.30
Ungaran ke Srondol	14.767	10.426	13.949
Srondol ke Ungaran	10.621	8.055	14.381

Sumber: Hasil Survei, 2011

Dari Tabel 3.2 dapat diketahui jumlah kendaraan yang lewat Srondol terpadat pada sore hari 15.00 – 17.30 (28.330 kendaraan), diikuti jam sibuk pagi hari 07.00 – 09.30 (25.388 kendaraan), dan kemudian terakhir siang hari jam 10.00 – 13.00 (18.481kendaraan).

B. Perbandingan Dampak Lalu Lintas

Perbandingan studi ini dan studi terdahulu (Amdal,2004) dapat dilihat pada Tabel 3.3 berikut ini.

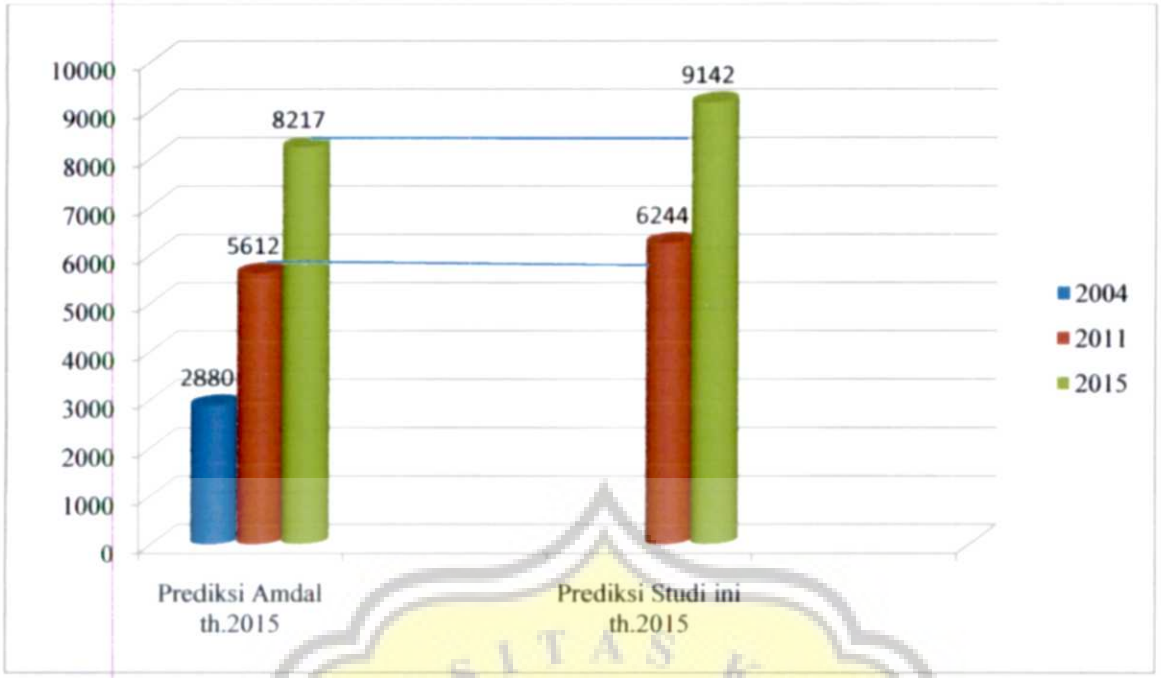
Tabel 3.3 Perbandingan Data Volume Lalu Lintas ,Dua Arah (smp/jam)
Dokumen Amdal dan Studi ini

Studi	**Volume selatan ke utara** (dari Ungaran ke Srondol)	**Volume utara ke selatan**(dari Srondol ke Ungaran)	Total volume (smp/jam)
Amdal (10 Oktober 2004)	1048 smp/jam	1832 smp/jam	2880 smp/jam
Studi ini (4 Juni 2011)	3239 smp/jam	3005 smp/jam	6244 smp/jam

Dari Tabel 3.3 terlihat volume lalu lintas dari Ungaran ke Srondol versi Amdal pada tahun 2004 adalah 1048 smp/jam, sedangkan studi ini pada tahun 2011 adalah 3239 smp/jam. Untuk arah Srondol ke Ungaran volume lalu lintas versi Amdal 1832 smp/jam, studi ini 3005 smp/jam. Total volume lalu lintas versi Amdal (2004) adalah 2880 smp/jam, studi ini (2011) adalah 6244 smp/jam.

Tabel 3.4 Perbandingan Prediksi Volume Lalu Lintas (smp/jam)
Versi Amdal dan Studi ini

Prediksi Volume Lalu Lintas	**Tahun**		
	2004	**2011**	**2015**
Amdal (2004)	2880 smp/jam	5612 smp/jam	8217 smp/jam
Studi ini (2011)		6244 smp/jam	9142 smp/jam
Selisih perbedaan		11,261 %	11,257 %



Gambar 3.4 Perbandingan Prediksi lalu lintas Srondol tahun 2015

Hasil dari Tabel 3.4 dan Gambar 3.4 menunjukkan bahwa prediksi lalu lintas Srondol untuk tahun 2011 versi amdal 5612 smp/jam sedangkan studi ini 6244 smp/jam, jadi ada selisih 632 smp/jam atau 11,261 %. Sedangkan untuk prediksi tahun 2015 versi amdal 8217 smp/jam sedangkan studi ini 9142 smp/jam , punya selisih 925 smp/jam atau 11,257 %.

C. Dampak Sosial - Ekonomi

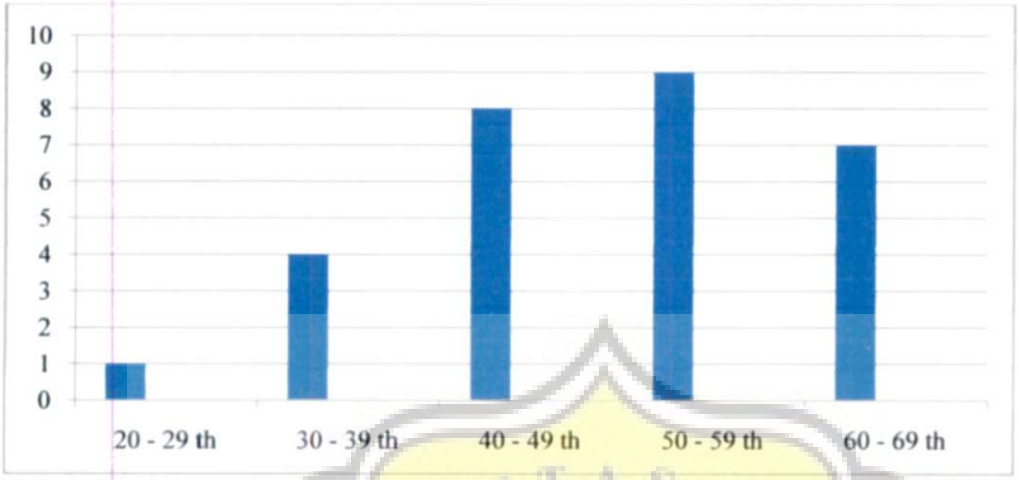
Dari hasil wawancara dengan penduduk di sekitar tapak, persentase laki-laki dan perempuan yang diwawancarai adalah 60 % responden adalah laki-laki dan 40 % adalah perempuan.

Tabel 3.5 Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Persentase
Pria	60 %
Wanita	40 %

Sumber: Hasil Survei, 2011

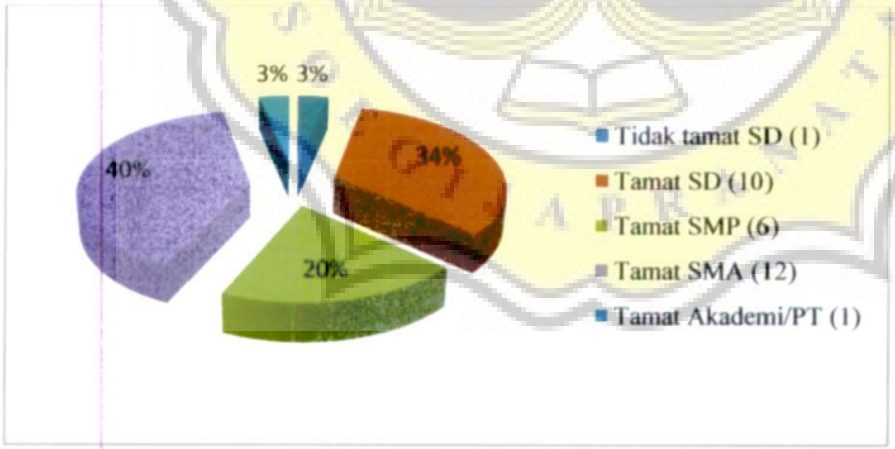
Responden terdiri dari 4 orang laki-laki tokoh formal, 4 orang laki-laki tokoh informal, 10 laki-laki warga biasa dan 12 perempuan warga biasa



Gambar 3.5 Kelompok Umur Responden

Dari Gambar 3.5, dapat diketahui responden berusia 50-59 tahun 30 %, 40-49 tahun 26,67 % , 60-69 tahun 23.33 %, 30–39 tahun 16,67 %, dan 20–29 tahun 3,33 %. Mayoritas responden berusia berkisar 40–69 tahun, sehingga bisa diharapkan mampu memberi masukan yang diperlukan untuk studi ini.

Tingkat pendidikan responden dapat dilihat dari gambar 3.6 berikut :

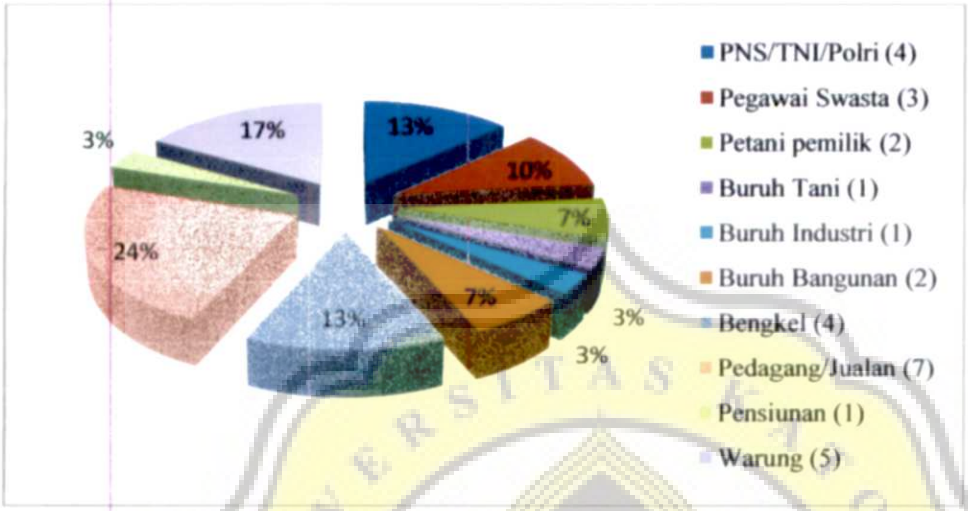


Gambar 3.6 Tingkat Pendidikan Responden

Sumber: Hasil Survei, 2011

Dari Gambar 3.6 terlihat 40 % responden berpendidikan tamat SMA, 34 % tamat SD, 20 % tamat SMP, 3 % tidak tamat SD, 3 % tamat perguruan tinggi.

Mata Pencaharian responden disajikan pada gambar 3.7 berikut :



Gambar 3.7 Mata Pencaharian Responden

Mata pencaharian responden ditemukan sepuluh macam pekerjaan, yaitu pedagang/jualan (pedagang keliling, jualan sayuran, outlet hp, toko dll) 24 % , warung makan 17 %, PNS/TNI/Polri 13%, bengkel 13%, pegawai swasta 10 %, petani 7 %, buruh bangunan 7 %, buruh tani 3 %, buruh industri 3 % dan pensiunan 3 %.

Jawaban atas pertanyaan "Berapa lama anda tinggal di tapak ?" dapat ditunjukkan pada Tabel 3.6 berikut :

Tabel 3.6 Berapa Lama Tinggal di Tapak

Berapa lama tinggal	Persentase
Kurang dari 1 tahun	0 %
1-3 tahun	3,33 %
3-6 tahun	3,33 %
7-10 tahun	6,67 %
Lebih dari 10 tahun	86,67 %

Sumber: Hasil Survei, 2011

Hasil Tabel 3.6 mencerminkan bahwa sebagian besar penduduk di sekitar tapak adalah penduduk yang sudah lama tinggal di daerah tersebut. Sekitar 87 % responden menyatakan tinggal di tapak lebih dari 10 tahun, sekitar 7 % tinggal di tapak 7-10 tahun, sekitar 3 % tinggal di tapak 3-6 tahun dan 1-3 tahun, tidak ada responden yang tinggal kurang dari 1 tahun. Dari mereka yang berusia 40 tahun ke atas sudah tinggal di tapak lebih dari 10 tahun.

Alasan mereka tinggal di tapak dapat dilihat pada Tabel 3.7 berikut :

Tabel 3.7 Alasan Tinggal di Tapak

Alasan Tinggal	Persentase
Merupakan tanah kelahiran / leluhur	80 %
Kehidupan masyarakat yang menyenangkan	3.33 %
Dekat dengan lokasi pekerjaan	13.33 %
Menikmati masa pensiun	3.33 %

Sumber: Hasil Survei, 2011

Dari mereka yang diwawancarai, 80 % responden menyatakan alasan mereka untuk tinggal di daerah tapak adalah merupakan tanah kelahiran/leluhur, sekitar 13% menunjukkan dekat dengan lokasi kerja, sekitar 3 % alasan kehidupan masyarakat yang menyenangkan dan menikmati masa pensiun.

Dampak sosial ekonomi jalan tol terhadap responden dapat disajikan sebagai berikut :

Tabel 3.8 Dampak Jalan Tol pada Responden

Dampak Jalan Tol	Persentase
Negatif	16.67 %
Positif	40 %
Tidak ada perubahan	13.33 %
Tidak Tahu	30 %

Sumber: Hasil Survei, 2011

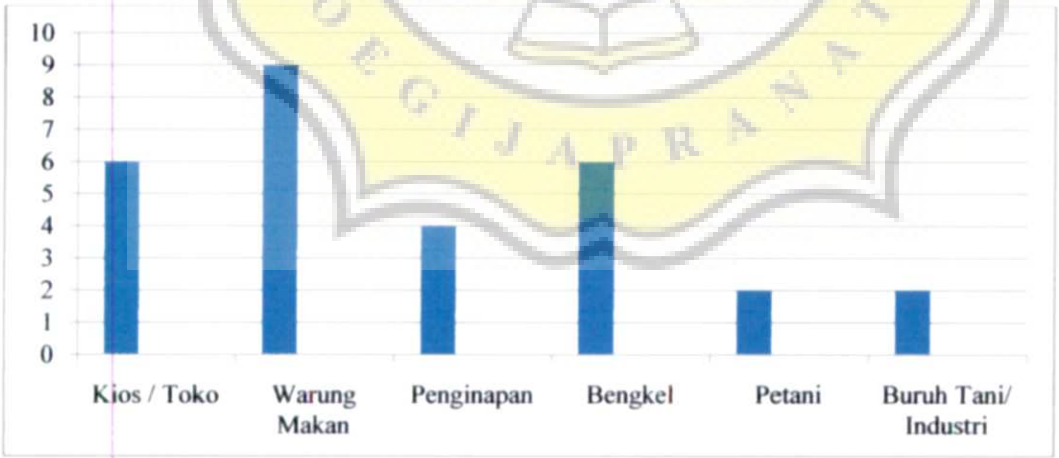
Hasil pada Tabel 3.8 menunjukkan bahwa dampak dibangunnya jalan tol Semarang-Ungaran sekitar 40 % responden menjawab positif (meskipun banyak yang menjawab " meski saya tidak mendapatkan manfaat jalan tol ini tapi saya berharap masyarakat luas pengguna jalan tol mendapatkan manfaatnya").

Sekitar 30 % responden menjawab tidak tahu dampak jalan tol, mereka tidak merasa diuntungkan atau dirugikan dengan adanya jalan tol, mereka berpendapat 'lebih memilih lahan/rumahnya terkena jalan tol dengan harapan mendapat ganti rugi '.

Sekitar 17 % responden menjawab jalan tol berdampak negatif baginya, karena ada yang posisi rumahnya terpencil dengan adanya jalan tol (memotong kampung) sehingga merasa akses atau lingkungan sekitarnya kurang nyaman baginya maka punya keinginan untuk menjual rumahnya (foto terlampir). Beberapa dinding rumah responden retak dengan adanya jalan tol, meskipun ada ganti rugi dari kontraktor tapi tidak cukup untuk memperbaiki dinding rumah yang retak yaitu satu zak semen per warga. (foto terlampir)

Sekitar 13 % responden menjawab tidak ada perubahan dengan adanya jalan tol, mereka merasa yang diuntungkan dengan adanya jalan tol hanya yang punya kendaraan roda empat dan pengguna yang sebagian besar bukan dari daerah sekitar.

Peluang Ekonomi di tapak dapat dilihat pada Gambar 3.8 berikut :

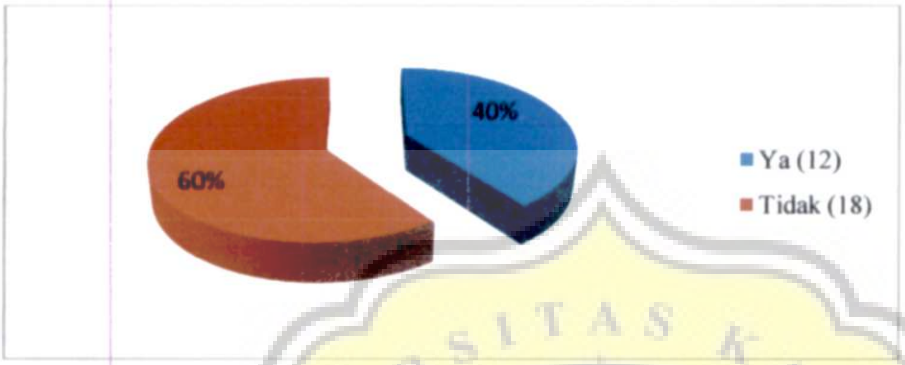


Gambar 3.8 Peluang Ekonomi di tapak

Sumber: Hasil Survei, 2011

Dari Gambar 3.8 terlihat peluang ekonomi di tapak, 30 % responden menyatakan warung makan berpeluang ekonomi untuk mereka, kemudian kios dan bengkel 20 %, penginapan 13.33 % dan petani serta buruh 6.67 %.

Hasil atas pertanyaan "Apakah ada perubahan peluang ekonomi di tapak" dapat dilihat pada Gambar 3.9 berikut :



Gambar 3.9 Adanya perubahan peluang ekonomi
Sumber: Hasil Survei, 2011

Dari gambar 3.9 terlihat 60 % responden menjawab tidak ada perubahan peluang ekonomi dengan dibangunnya jalan tol. 40 % responden menjawab ya ada perubahan peluang ekonomi, mereka bisa banting setir berjualan, buka usaha baru seperti toko, bengkel.

Hasil pertanyaan "Sudahkah anda mendengar segala rencana manfaat ekonomi Jalan Tol?" dapat disajikan pada Tabel 3.9 berikut :

Tabel 3.9 Pengetahuan Rencana Manfaat Ekonomi Jalan Tol

Tahu manfaat ekonomi jalan tol ?	Persentase
Ya	36.67 %
Tidak	63.33 %

Sumber: Hasil Survei, 2011

Dari Tabel 3.9, pertanyaan ini untuk memastikan apakah berita rencana manfaat ekonomi jalan tol telah mencapai penduduk sekitar tapak. Mayoritas responden (63.33 %) tidak tahu manfaat ekonomi jalan tol, 36.67 % responden menjawab tahu manfaat ekonomi jalan tol. Pemerintah mungkin telah berupaya menjangkau penduduk tentang pengembangan masyarakat, tetapi tampaknya tidak mencapai mayoritas penduduk yang disurvei.

Sebagian responden berharap pemerintah bekerjasama dengan swasta mau membantu masyarakat di sekitar tapak untuk menciptakan atau memberi kesempatan kerja dan peluang usaha setelah pasca konstruksi jalan tol selesai dan setelah dibukanya jalan tol Semarang-Solo, semisal dengan membuka SPBU- SPBU baru di sepanjang jalan tol atau Rumah Makan, Toko atau Swalayan, perumahan baru di sepanjang jalan tol, sehingga bisa membantu ekonomi masyarakat tapak ke depannya.