



## **BAB 1** **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Perkembangan transportasi di Indonesia semakin meningkat, terutama pada kota-kota besar maupun daerah berkembang. Salah satu dari perkembangan transportasi di Indonesia yaitu meningkatnya sarana dan prasarana transportasi seperti jalan. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mendefinisikan jalan sebagai bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum yang berada dipermukaan tanah, di atas permukaan tanah, maupun di bawah permukaan tanah, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Seiring dengan berjalannya waktu, salah satu contoh dari kemajuan transportasi adalah berkembangnya transportasi di perkotaan yang tertata. Di Indonesia, penyebab permasalahan dari transportasi perkotaan adalah kurangnya pengelolaan terhadap aktivitas samping jalan yang disebut sebagai hambatan samping. Hambatan samping berpengaruh terhadap penurunan kapasitas dan kinerja jalan sehingga dapat mempengaruhi kecepatan laju kendaraan yang melewati suatu jalan (Kristiawan dan Najid, 2019).

Dalam aktivitas perkotaan, transportasi merupakan komponen yang sangat penting dalam mendukung dan menunjang berbagai kegiatan perkotaan khususnya aktivitas perdagangan. Oleh karena itu, transportasi perkotaan memerlukan sebuah sistem transportasi yang dikelola secara terstruktur oleh pemerintah daerah agar memiliki lalu lintas yang tertata. Menurut Tamin dan Frazila (1997) sistem transportasi perkotaan merupakan sebuah kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi perkotaan memerlukan adanya tingkat pelayanan jalan seperti yang diatur pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2014 tentang Jalur Perkotaan. Tingkat pelayanan jalan atau *Level of Service* (LOS) merupakan metode untuk menilai suatu kinerja ruas jalan yang menjadi indikator dari meningkatnya volume kendaraan pada kapasitas ruas jalan.



Kota Salatiga merupakan kota yang memiliki  $\pm 192.322$  jiwa dengan kepadatan penduduk rata-rata  $3.387$  jiwa/km<sup>2</sup> (Kota Salatiga dalam Angka 2021). Secara administratif, Kota Salatiga terbagi menjadi empat kecamatan dan 23 kelurahan dengan luas sebesar  $54,985$  km<sup>2</sup> dan berbatasan dengan Kabupaten Semarang (Dokumen RTRW Kota Salatiga Tahun 2010-2030). Jumlah kepadatan penduduk per kecamatan di Kota Salatiga pada tahun 2021 diperlihatkan pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Jumlah Kepadatan Penduduk Per Kecamatan Di Kota Salatiga Pada Tahun 2021

| No.          | Kecamatan | Jumlah Penduduk | Luas wilayah | Kepadatan Penduduk per Km <sup>2</sup> |
|--------------|-----------|-----------------|--------------|--|
| 1.           | Argomulyo | 49.295          | 18,53        | 2.660                                  |
| 2.           | Tingkir   | 45.971          | 10,55        | 4.357                                  |
| 3.           | Sidomukti | 44.237          | 11,46        | 3.860                                  |
| 4.           | Sidorejo  | 52.819          | 16,24        | 3.252                                  |
| <b>Total</b> |           | <b>192.322</b>  | <b>56,78</b> | <b>3.387</b>                           |

(Sumber: Kota Salatiga Dalam Angka, 2021)

Pada tahun 2021, Pemerintah Kota Salatiga melakukan perencanaan penataan Pedagang Kaki Lima (PKL). Salah satu tempat yang menjadi sasaran penataan PKL oleh Pemerintah Kota Salatiga adalah Jalan Jendral Sudirman. Jalan Jendral Sudirman merupakan jalan arteri primer yang memiliki aktivitas perdagangan dan jasa yang terus meningkat. Sepanjang Jalan Jendral Sudirman terdapat banyak pertokoan, pasar, perkantoran, dan PKL yang berjualan di sisi jalan. Kawasan Jalan Jendral Sudirman saat ini berkembang menjadi kawasan *Central Business District* (CBD) dalam skala regional. Perkembangan ini merangsang pertumbuhan dari aktivitas sektor informal di Kota Salatiga yang menimbulkan penambahan kebutuhan lahan untuk aktivitas perdagangan dan jasa. Selain itu, perkembangan Jalan Jendral Sudirman menjadi *Central Business District* (CBD) menyebabkan peralihan fungsi lahan pada ruang terbuka mengakibatkan terganggunya aktivitas pada kawasan. Hal ini menyebabkan kurang terkendalinya aktivitas informal seperti peningkatan jumlah PKL yang berdagang tidak sesuai pada tempatnya sehingga menyebabkan terjadinya penurunan tingkat pelayanan jalan di kawasan ruas Jalan Jendral Sudirman. Sama halnya dengan Jalan Jendral Sudirman, ruas Jalan Ahmad Yani yang merupakan salah satu jalan kolektor sekunder di Kota Salatiga yang terpengaruh aktivitas perdagangan dan jasa pada ruas Jalan Jendral Sudirman.



Beberapa permasalahan yang timbul di kedua ruas jalan tersebut antara lain, jalur lambat dan jalur pejalan kaki yang menjadi tempat parkir, PKL yang menggunakan area parkir dan pejalan kaki untuk berdagang, banyaknya kendaraan yang keluar masuk sisi jalan dan kurangnya penanda jalan (*signage*) di sepanjang ruas jalan.

Berdasarkan *Masterplan* dan Kajian Pedagang Kaki Lima Kota Salatiga, PKL merupakan pelaku usaha yang melakukan perdagangan dengan menggunakan sarana usaha bergerak maupun tidak bergerak, menggunakan prasarana kota, fasilitas sosial, fasilitas umum, lahan, dan bangunan milik pemerintah atau swasta yang bersifat sementara atau tidak menetap. Dengan adanya aktivitas perdagangan dan jasa di Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani menyebabkan bertambahnya volume lalu lintas yang akan melewati jalan tersebut. Penambahan volume lalu lintas dapat menyebabkan penurunan kinerja ruas jalan. Oleh karena itu, diperlukan analisis lalu lintas pada ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan pada kedua ruas jalan tersebut.

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, permasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini antara lain:

1. Berapa besar kapasitas jalan pada ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani?
2. Berapa besar volume lalu lintas di ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani?
3. Berapa besar hambatan samping di ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani?
4. Bagaimana tingkat pelayanan jalan pada ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani?
5. Bagaimana pengaruh hambatan samping terhadap kinerja ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani?
6. Bagaimana pengaruh pertumbuhan ekonomi terhadap transportasi di Kota Salatiga?



### 1.3. Tujuan Penelitian

Dari beberapa rumusan masalah di atas, tujuan yang akan dicapai dari penulisan Tugas Akhir ini antara lain:

1. Mengetahui kapasitas jalan pada ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani.
2. Mengetahui volume lalu lintas yang melewati ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani.
3. Mengetahui volume hambatan samping pada ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani.
4. Mengetahui tingkat pelayanan pada ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani.
5. Mengetahui pengaruh volume hambatan samping terhadap kecepatan tempuh pada ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani.
6. Mengetahui hubungan pertumbuhan ekonomi dengan transportasi di Kota Salatiga.

### 1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari studi penelitian tugas akhir adalah:

1. Memberikan pemahaman terhadap analisis tingkat pelayanan jalan berdasarkan PKJI Tahun 2014.
2. Memberikan informasi tentang pengaruh tingkat pelayanan jalan terhadap aktivitas samping jalan di Kota Salatiga.
3. Pengembangan ilmu pengetahuan di bidang teknik sipil khususnya dalam perencanaan transportasi dan manajemen lalu lintas.
4. Dapat menjadi bahan referensi penelitian lanjutan di masa selanjutnya.

### 1.5. Batasan Masalah

Agar penelitian terarah dan tidak meluas maka penelitian ini dibatasi dengan ruang lingkup antara lain:

1. Penelitian ini dilakukan di ruas Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Ahmad Yani,
2. Objek penelitian dalam laporan ini adalah moda transportasi darat yakni angkutan pribadi dan angkutan umum,



3. Analisa ruas kinerja jalan berdasarkan metode PKJI 2014,
4. Data penelitian diambil pada hari Senin, Selasa, Sabtu dan Minggu dengan interval 15 menit selama enam jam. Penelitian dilakukan pada jam 10.00 WIB–16.00 WIB,
5. Variabel yang diteliti meliputi volume pejalan kaki, volume kendaraan angkutan pribadi dan angkutan umum, dan volume hambatan samping,
6. Hanya membahas masalah aspek lalu lintas.

### **1.6. Sistematika Penulisan**

Penulisan tugas akhir ini disusun menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

#### **Bab 1 : Pendahuluan**

Pada bab ini membahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian, dan sistematika penulisan tugas akhir.

#### **Bab 2 : Tinjauan Pustaka**

Pada bab ini membahas mengenai kajian pustaka yang digunakan sebagai landasan dalam penelitian tugas akhir ini. Kajian pustaka penelitian ini diperoleh dari jurnal ilmiah, buku, serta Manual dan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia.

#### **Bab 3 : Metode Penelitian**

Pada bab ini membahas mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian tugas akhir, meliputi bagan alir penelitian, teknik pengumpulan data, dan pengolahan data.

#### **Bab 4 : Analisis Data**

Pada bab ini membahas mengenai proses dan hasil dari analisis kinerja ruas jalan di Kota Salatiga berdasarkan PKJI Tahun 2014.

#### **Bab 5 : Kesimpulan dan Saran**

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan terhadap hasil dari dampak yang disebabkan oleh hambatan samping di Kota Salatiga.