

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terdapat kecenderungan bahwa perkembangan suatu kota bersamaan dengan berkembangnya permasalahan transportasi, sehingga permasalahan transportasi ini membayangi perkembangan suatu kota. Permasalahan yang sering terjadi di kota-kota besar salah satunya adalah kepadatan atau kemacetan lalu lintas. Permasalahan kemacetan diakibatkan oleh kebutuhan transportasi lebih besar dibandingkan dengan prasarana transportasi yang tersedia atau prasarana transportasi yang sudah ada belum memadai. Perubahan pada sistem kegiatan akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan tingkat pelayanan pada sistem pergerakan (Petersen, 2011).

Struktur perekonomian di Jawa Timur dapat dilihat dari besarnya kontribusi tiap sektor ekonomi. Sektor yang memberikan sumbangan tertinggi terhadap PDRB Propinsi Jawa Timur adalah sektor perdagangan, hotel dan restoran, serta sektor industri pengolahan. Kabupaten/kota yang memberikan kontribusi terbesar bagi pembentukan PDRB Propinsi Jawa Timur adalah Kota Surabaya, dikarenakan Kota Surabaya sebagai pusat perekonomian dan ibu kota Propinsi Jawa Timur (Iswanto, 2015). Kota Surabaya merupakan kota terbesar di Kabupaten Jawa Timur yang memiliki luas wilayah 32.637,08 Ha. Jumlah penduduk di Kota Surabaya pada tahun 2016 sebanyak 2.977.520 jiwa. Pertambahan penduduk di Kota Surabaya tiap tahunnya meningkat sebesar 1,7%. Pertumbuhan ekonomi di Kota Surabaya meningkat secara signifikan dibandingkan dengan pertumbuhan di daerah lain. Pertumbuhan ekonomi yang terjadi sebesar 7,22% dimana nilai tersebut lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi nasional. Selama ini struktur ekonomi Kota Surabaya ditunjang oleh sektor tersier yaitu sektor perdagangan, hotel, dan restoran, sektor pengangkutan, dan komunikasi, serta sektor jasa-jasa lainnya yang berkontribusi langsung terhadap Produk Domestik Bruto (PDRB) dengan nominal rata-rata 62,28% per tahun (Saraswati, 2014).

Rata-rata jumlah kendaraan di Kota Surabaya pada tahun 2010 sebesar 122.087 unit, meningkat pada tahun 2011 sebesar 132.802 unit, sehingga terjadi peningkatan sebesar 4,2%. Jumlah kendaraan yang ada di Kota Surabaya didominasi oleh kendaraan pribadi dengan persentase sebesar 93,8% (Alim, 2012). Angka pertumbuhan moda transportasi

pribadi Kota Surabaya cenderung meningkat tiap tahun sebesar 8,3% seiring dengan peningkatan pertumbuhan penduduk. Sementara angka pertumbuhan moda transportasi publik di Kota Surabaya hanya sebesar 0,9% per tahun. Perbandingan antara kendaraan pribadi dengan kendaraan umum sebesar 73,41% kendaraan pribadi dan 26,58% kendaraan umum (Prakoso, 2016).

Pertumbuhan ekonomi Kota Surabaya diarahkan pada sektor perdagangan dan jasa dengan kawasan unit pengembangan satelit menjadi salah satu wilayah pengembangan perdagangan dan jasa skala pelayanan kota dan bagian wilayah kota. Dilihat dari kecenderungannya saat ini perdagangan dan jasa mendominasi di Jalan Mayjen Sungkono yang merupakan akses utama kawasan Ini (Ariyaningsih, 2012). Seiring berkembangnya infrastruktur di Kota Surabaya kecenderungan bangkitan dan tarikan serta pola pergerakan orang mulai bergeser kearah Timur-Barat dan Jalan Mayjen Sungkono merupakan salah satu jalan utama di koridor ini yang mengalami kemacetan di jam-jam sibuk (Isa, 2014).

Jalan Mayjen Sungkono merupakan tambahan yang menghubungkan Surabaya Barat dengan Surabaya Pusat. Secara struktur kegiatan fungsional Jalan Mayjen Sungkono merupakan salah satu kawasan dalam struktur kegiatan sekunder yang melayani internal Kota Surabaya sebagai kawasan perdagangan dan jasa (Nugroho, 2013). Bangkitan tarikan serta pola pergerakan orang terbesar di Kota Surabaya terjadi di Kawasan Surabaya Selatan, Surabaya Pusat, dan Surabaya Utara. Kondisi bangkitan tarikan serta pola pergerakan tersebut terpusat pada Koridor Utara-Selatan Kota Surabaya. Jalan Mayjen Sungkono merupakan salah satu jalan di Surabaya Selatan yang banyak terdapat pusat perkantoran, *highrise building*, serta banyak tersebarnya sektor perdagangan (Budi,2014).Terjadi peningkatan jumlah kendaraan yang melewati Jalan Mayjen Sungkono tiap tahunnya berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya pada tahun 2014, jumlah kendaraan bermotor yang melewati jalan Mayjen Sungkono untuk kendaraan ringan (KR) sebanyak 131.620 kendaraan, untuk kendaraan berat (KB) sebanyak 248 kendaraan, sedangkan untuk sepeda motor (SM) sebanyak 187.371 kendaraan.

Perkembangan sektor perdagangan dan jasa yang pesat memiliki kontribusi terhadap perubahan guna lahan menjadi komersial dan permukiman. Kondisi tersebut menjadi permasalahan transportasi yang harus diselesaikan karena berdampak pada pergerakan yang terjadi. Berdasarkan permasalahan-permasalahan tersebut, maka dari itu penelitian ini dilakukan untuk mengetahui kontribusi penggunaan lahan terhadap kondisi

lalu lintas di Jalan Mayjen Sungkono, sehingga diharapkan adanya pergerakan kendaraan yang lebih efektif, efisien, dan tidak menghambat lalu lintas kota ditunjang dengan keberadaan infrastruktur yang memadai.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang terus meningkat di Surabaya dari tahun ke tahun rata-rata di atas 3% tidak diikuti dengan pembangunan infrastruktur atau penambahan jumlah dan lebar jalan yang terjadi sangat kecil, yaitu kurang lebih di bawah 1% per tahunnya (Rozari, 2014). Oleh sebab itu terjadi kemacetan terutama di jalan-jalan arteri karena daya tampung jalan yang melewati ambang batas. Rata-rata pertumbuhan tiap jenis kendaraan di Kota Surabaya per tahun untuk sepeda motor 6%, mobil pribadi 3%, pick-up dan truk 3%, dan angkutan umum 5,5% dengan jumlah panjang jalan yang ada, maka setiap 2 km panjang jalan akan dipenuhi oleh kurang lebih 1.000 kendaraan (Dinas Pendapatan Provinsi Jawa Timur, 2005). Adanya hal tersebut menyebabkan pergerakan kendaraan yang terjadi cenderung dipenuhi oleh kendaraan pribadi dan kepadatan lalu lintas tidak dapat dihindari.
2. Jalan Mayjen Sungkono memiliki tingkat pelayanan jalan F dengan nilai v/c sebesar 1,620 (arah barat-timur) dan 1,629 (arah timur-barat) untuk jam puncak pada siang hari, yang berarti arus terhambat. Menurut standar PP RI No 34 Tahun 2006 tingkat pelayanan Jalan Mayjen Sungkono belum memenuhi standar. Standar yang telah ditentukan untuk tingkat pelayanan jalan arteri sekunder memiliki nilai minimal C dengan $0,70 < v/c < 0,80$ (Nugroho, 2013).
3. Terdapat 23 titik kemacetan di Kota Surabaya pada jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, dan kolektor sekunder (RTRW Kota Surabaya 2009-2029). Persentase jumlah kemacetan di Kota Surabaya yang tertinggi adalah di Surabaya Selatan dengan nilai 27,3%, dimana Jalan Mayjen Sungkono termasuk dalam salah satu dari titik kemacetan tersebut. Tingkat kemacetan yang tinggi berpengaruh terhadap ruang gerak kendaraan yang akan melewati Jalan Mayjen Sungkono menjadi terbatas (Andriyanti, 2013).

Jika ditinjau dari kondisi eksisting, terdapat beberapa hal terkait penggunaan lahan di Jalan Mayjen Sungkono, diantaranya adalah:

1. Jalan Mayjen Sungkono merupakan kawasan yang sedang berkembang karena fungsinya sebagai penghubung Surabaya Barat dengan Surabaya Pusat maupun

yang menghubungkan pusat bisnis dengan kawasan perumahan, karena hal tersebut terjadi peningkatan penggunaan lahan khususnya untuk aktivitas perdagangan dan jasa. Banyaknya pertokoan yang berdiri serta perumahan berskala menengah menambah beban yang harus ditampung oleh jalan. Pergerakan yang terjadi diakibatkan oleh adanya aktivitas kendaraan yang menerus (pengguna jalan yang tidak melakukan aktivitas di sekitar Jalan Mayjen Sungkono) dan kendaraan arus lokal (pengguna jalan yang melakukan aktivitas di sekitar Jalan Mayjen Sungkono) yang turut menyumbang kepadatan lalu lintas di Jalan Mayjen Sungkono.



Gambar 1. 1 Kondisi Lalu Lintas Jalan Mayjen Sungkono

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah karakteristik guna lahan perdagangan dan jasa di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya ?
2. Bagaimanakah model tarikan perdagangan dan jasa di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya?
3. Bagaimanakah pengaruh tarikan perdagangan dan jasa terhadap kinerja Jalan Mayjen Sungkono dan upaya penanganan kemacetan di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya?

1.4 Tujuan

1. Mengidentifikasi karakteristik guna lahan perdagangan dan jasa di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya.
2. Menganalisis model tarikan perdagangan dan jasa di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya.
3. Menganalisis pengaruh tarikan perdagangan dan jasa terhadap kinerja Jalan Mayjen Sungkono serta upaya penanganan kemacetan di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya.

1.5 Manfaat

Manfaat dari penelitian ini diklasifikasikan menurut obyek yang menjadi sasarannya, antara lain:

1.5.1 Bagi Akademisi

Hasil penelitian ini dapat memberikan informasi dan pengetahuan mengenai karakteristik perdagangan dan jasa, model tarikan perdagangan dan jasa, pengaruh adanya tarikan perdagangan dan jasa terhadap kinerja jalan serta penanganan kemacetan yang ada di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya.

1.5.2 Bagi Pemerintah

Hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan dan bahan evaluasi untuk Pemerintah Kota Surabaya dalam hal menangani masalah kemacetan di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya terkait adanya tarikan dari aktivitas perdagangan dan jasa terhadap pergerakan yang terjadi di ruas jalan.

1.5.3 Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai informasi kepada masyarakat mengenai kinerja jalan di Jalan Mayjen Sungkono sertaantisipasi apabila akan melakukan kegiatan di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya.

1.6 Batasan Materi

- 1 Permasalahan jalan yang dianalisis berlokasi di sepanjang Koridor Jalan Mayjen Sungkono dengan dibatasi oleh pergerakan kendaraan dari Jalan Raya Dukuh Kupang, jalan Dukuh Kupang Barat I, Jalan Raya Dukuh Kupang, Jalan Raya Dukuh Pakis, Jalan Pakis Argosari II, Jalan Bintang Diponogoro, Jalan Kencana Bar, Jlaan Wonokirti, Jalan Pakis Tirtoasri III, Jalan Wonoagung.
- 2 Pengaruh atau kontribusi guna lahan terhadap kinerja Jalan Mayjen Sungkono yang dihitung hanya pada hari kerja (*weekday*) saja, hal ini dikarenakan banyak guna lahan terutama perdagangan dan jasa yang tutup pada hari libur (*weekend*).
- 3 Batasan kapasitas untuk tingkat pelayanan jalan minimal yang dipakai adalah ambang batas kendaraan dengan kecepatan rata-rata ± 50 km/jam atau setara dengan tingkat pelayanan jalan C (rasio v/c adalah $0,70 < V/C < 0,80$).
- 4 Dalam penelitian ini pengaruh lampu lalu lintas, keluar masuk kendaraan dari persil guna lahan, orang menyebrang, dan belokan (*u turn*) tidak diperhitungkan sebagai hambatan dan dapat diabaikan.

1.7 Ruang Lingkup

Ruang lingkup terdiri dari ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah.

1.7.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi bertujuan untuk memaparkan materi yang akan dibahas dan diteliti sehingga penelitian ini menjadi tepat sasaran dan sesuai dengan alur. Adapun ruang lingkup materi dalam penelitian ini adalah

1. Karakteristik guna lahan perdagangan dan jasa

Guna lahan berdasarkan Permen PU Nomor 20 tahun 2011 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kabupaten/Kota, guna lahan dibedakan menjadi beberapa jenis yaitu:

- a. Perumahan
- b. Perdagangan dan jasa
- c. Pemerintahan
- d. Industri
- e. Pelayanan umum
- f. Ruang terbuka hijau dan non hijau
- g. Peruntukan lainnya, peruntukan khusus serta campuran

Berdasarkan beberapa jenis guna lahan tersebut yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah guna lahan perdagangan dan jasa saja karena mayoritas guna lahan yang terdapat di Jalan Mayjen Sungkono Kota Surabaya adalah perdagangan dan jasa, akan tetapi untuk guna lahan lain tetap akan diobservasi dan dianalisis sebagai masukan untuk menghitung volume total dari guna lahan yang melakukan pergerakan dan kemudian dimasukkan dalam perhitungan model bangkitan/tarikan.

Karakteristik perdagangan dan jasa berdasarkan Tamin tahun 2000 dilihat dari asal-tujuan pelaku pergerakan, waktu, dan jenis orang. Dalam penelitian ini karakteristik guna lahan perdagangan dan jasa yang diteliti hanya asal pelaku pergerakan, waktu tempuh, serta moda yang digunakan untuk menuju tujuan. Analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik perdagangan dan jasa di Jalan Mayjen Sungkono adalah analisis deskriptif.

2. Tarikan Perdagangan dan Jasa

Tarikan pergerakan merupakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan atau tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh

pergerakan yang berbasis bukan rumah (Tamin, 2000:13). Beberapa variabel tarikan pergerakan berdasarkan (Miro, 2005:81) antara lain:

- a. Luas bangunan
- b. Luas parkir
- c. Jumlah pegawai/pengajar
- d. Jumlah pengunjung/mahasiswa
- e. Pendapatan
- f. Kepemilikan kendaraan

Penelitian yang dilakukan adalah mengidentifikasi tarikan pergerakan dari perdagangan dan jasa yang ada di Jalan Mayjen Sungkono Kota Surabaya sehingga semua variabel tersebut digunakan dalam penelitian ini. Akan tetapi untuk menghasilkan suatu persentase pengaruh/kontribusi perdagangan dan jasa terhadap kinerja jalan diperlukan total volume pergerakan dari guna lahan lain yang berpengaruh terhadap Jalan Mayjen Sungkono, sehingga dihitung pula bangkitan/tarikan pergerakan dari guna lahan seperti perumahan, pendidikan, kesehatan, dan perkantoran yang ada disepanjang Jalan Mayjen Sungkono. Setelah mengidentifikasi tarikan pergerakan dari masing-masing guna lahan tersebut secara deskriptif dilanjutkan dengan menganalisa secara evaluatif dengan menggunakan analisis regresi linier berganda.

3. Pengaruh tarikan perdagangan dan jasa terhadap kinerja jalan

Pengaruh yang dimaksud merupakan seberapa besar dampak yang ditimbulkan akibat adanya tarikan dari perdagangan dan jasa dan dibandingkan dengan tarikan dari guna lahan lain yang berada di Jalan Mayjen Sungkono untuk menarik kendaraan melakukan perjalanan atau pergerakan terhadap kinerja jalan. Analisis yang digunakan adalah analisis evaluatif berupa analisis regresi linier berganda. Analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel terikat dan variabel bebas dari bangkitan dan tarikan pergerakan. Metode yang dipilih dalam regresi adalah metode *stepwise*.

4. Kinerja jalan

Kinerja jalan yang dimaksud dalam penelitian ini dapat dilihat dari kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan. Tingkat pelayanan jalan (*level of services*) digunakan untuk mengetahui kemampuan jalan dalam manampung beban dari kendaraan yang dilihat dari volume lalu lintas dibagi dengan kapasitas jalan. Analisis yang

digunakan adalah analisis evaluatif yang digunakan untuk menghitung kapasitas dasar serta tingkat pelayanan Jalan Mayjen Sungkono.

5. Upaya penanganan kemacetan

Upaya penanganan kemacetan yang dilakukan hanya sebatas untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang terjadi pada masa sekarang.

1.7.2 Ruang Lingkup Wilayah

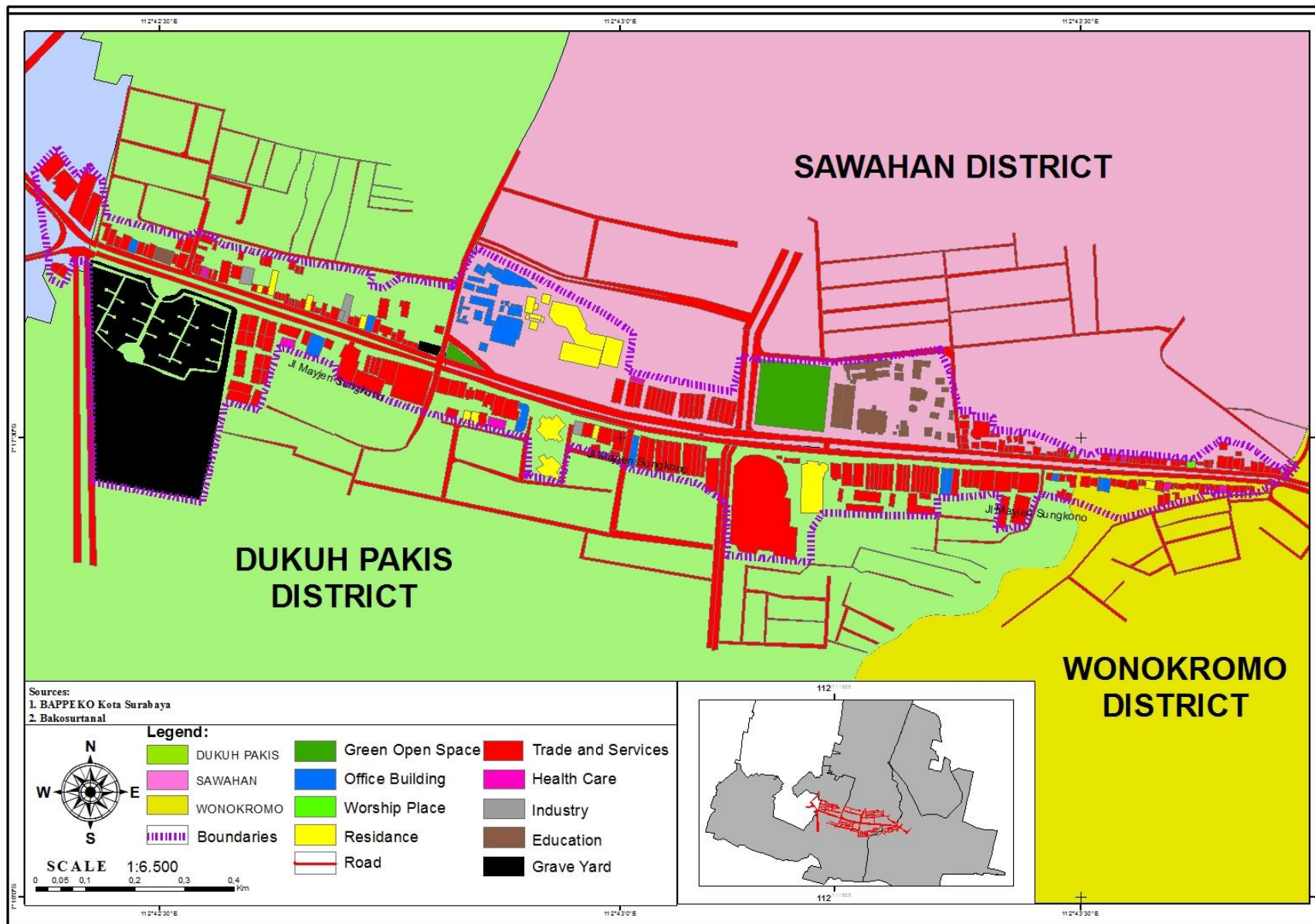
Ruang lingkup wilayah terkait pelaksanaan survei dan perencanaan penelitian ini berlokasi di Jalan Majen Sungkono. Alasan pemilihan lokasi dikarenakan Jalan Mayjen Sungkono merupakan akses utama penghubung antara Surabaya Barat dengan Surabaya Pusat, diarahkan menjadi kawasan perdagangan dan jasa serta permukiman, seiring dengan pertumbuhan perkonomian Kota Surabaya dan perkembangan guna lahan perdagangan dan jasa kawasan di Jalan Mayjen Sungkono menjadi salah satu titik CBD (*central business district*). Jalan Mayjen Sungkono memiliki batas administrasi sebagai berikut.

Sebelah Utara	: Kecamatan Sawahan dan Kecamatan Dukuh Pakis
Sebelah Selatan	: Kecamatan Dukuh Pakis dan Kecamatan Wonokromo
Sebelah Barat	: Kecamatan Dukuh Pakis dan Kecamatan Sukomanunggal
Sebelah Timur	: Kecamatan Wonokromo

Jalan Mayjen Sungkono memiliki ruang lingkup penelitian dengan spesifikasi ruas jalan sebagai berikut.

Panjang	: ± 2,58 Km
Lebar	: 10,5 meter per jalur
Jumlah jalur dan arah	: 6 jalur dua arah
Kepemilikan median	: ada dengan lebar 1,5 meter

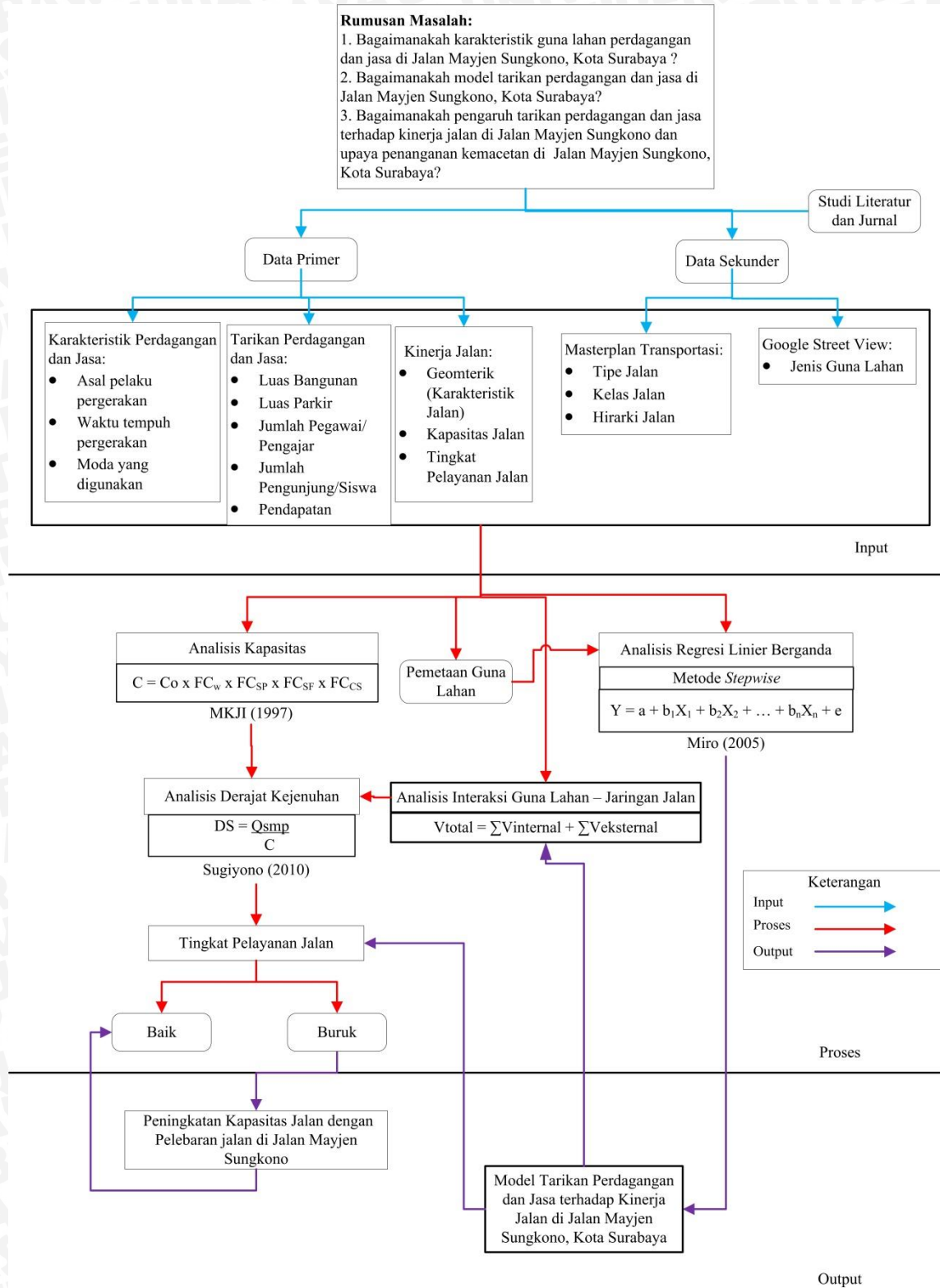
Berikut merupakan peta lokasi penelitian untuk memperjelas lokasi Jalan Mayjen Sungkono dapat dilihat pada Gambar 1. 2.



Gambar 1. 2 Peta Administrasi Wilayah Studi

1.8 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran merupakan sebuah pemahaman yang melandasi pemahaman-pemahaman lainnya. Gambar 1. 3 menjelaskan mengenai model konseptual dari penelitian ini.



Gambar 1. 3 Kerangka Pemikiran



1.9 Sistematika Pembahasan

BAB I PENDAHULUAN

Membahas latar belakang penyusunan laporan, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan, manfaat, batasan materi, ruang lingkup, dan sistematika pembahasan dari penyusunan laporan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Membahas tentang teori-teori yang mendukung dalam proses analisis laporan studi mengenai guna lahan, perencanaan transportasi, lalu lintas dan angkutan jalan, model interaksi tata guna lahan dan jaringan jalan, alat analisis, studi terdahulu, dan kerangka teori penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Membahas tentang jenis penelitian, variabel penelitian, metode pengumpulan dan pengambilan data, metode analisis data yang digunakan, kerangka metode, dan desain survei.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Membahas tentang gambaran umum wilayah studi dan hasil analisis yang telah dilakukan meliputi: gambaran umum Jalan Mayjen Sungkono, karakteristik perdagangan dan jasa, bangkitan/tarikan pergerakan, model bangkitan/tarikan pergerakan, penerapan model bangkitan/tarikan pergerakan, kondisi lalu lintas, pengaruh tarikan perdagangan dan jasa terhadap kinerja jalan, dan upaya penanganan kemacetan di Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya.

BAB V PENUTUP

Membahas tentang hasil dari keseluruhan penelitian yang telah dilakukan dan saran untuk arahan perencanaan terkait transportasi mengenai model tarikan perdagangan dan jasa terhadap kinerja Jalan Mayjen Sungkono, Kota Surabaya.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

