

DAMPAK PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA SEMARANG TERHADAP KEMACETAN LALULINTAS DI WILAYAH PINGGIRAN DAN KEBIJAKAN YANG DITEMPUHNYA

Etty Soesilowati

Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang
email:ettysoesilowati@yahoo.com

ABSTRACT

The aim of this research is to know how much is the impact of Semarang economics growth to the intensity of traffic jam on Semarang – Mranggen road, and, what is the strategy to solve it. This research used descriptive percentase and SWOT analysis. The economics growth which is measured is Gross Domestic Product per capita (PDRB) during 1996 – 2005, and it had become a free variable. Meanwhile, the level of the annual average traffic jam during 1996 – 2005 had become a bounded variable. To know the policy strategy, it was done by interviewing some stake holders that has an authority in the field of transportation. The result of this research showed that the economics growth of Semarang city had impact on individual role to the traffic jam as sum of 80,9%. The rest, 44,6% was influenced by some other things such as the activity of micro trader (PKL), parking man, public transportation and also people who crossed the road. Based on SWOT analysis, the most appropriate strategy to solve the traffic jam is by integrated horizontal strategy. It means, all institutions that subordinated by Local Government (Pemda) such as Bapeda, Dinas Perhubungan dan Satpol PP, should work together to overcome the traffic jam based on each authority. Nevertheless, the role of the police of Demak County as a vertical institution is not less important. In the long run, it is important to develop a modern public transportation system which is integrated, comfortable and also efficient, geometry road system that will be able to avoid the traffic intersection, and also to educate people how to do a good manner in traffic

Keywords: Economic Growth, Traffic Jam, Policy Strategic.

PENDAHULUAN

Kota merupakan pusat perdagangan, pusat industri, pusat pertumbuhan, simpul distribusi, pusat permukiman atau daerah modal. Sedangkan daerah di luar pusat konsentrasi tersebut dinamakan dengan berbagai istilah, seperti daerah pedalamn, wilayah belakang atau pinggiran (*hinterland*).

Daerah perkotaan seperti Semarang yang sarat akan berbagai fasilitas, prasarana dan sarana secara logis tentu memiliki laju pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat jika dibanding dengan wilayah yang berada di luarnya. Di satu sisi pertumbuhan ini menyebabkan semakin terbukanya kesempatan kerja baru, di sisi lain pertumbuhan ini berdampak pada meningkatnya jumlah penduduk di wilayah pinggiran yang berbatasan langsung dengan Kota semarang, antara lain Kecamatan Mranggen di Kabupaten Demak, Kecamatan Ungaran di Kabupaten Semarang, dan Kecamatan Kaliwungu di Kabupaten Kendal.

Berdasarkan data dalam buku Kecamatan Dalam Angka, pada tahun 2001 jumlah penduduk Kecamatan Mranggen, Ungaran, dan Kaliwungu secara berturut-turut adalah sebesar 123.721 jiwa, 110.546 jiwa, dan 88.156 jiwa. Namun dalam kurun waktu lima tahun jumlah penduduk Kecamatan Mranggen meningkat menjadi 127.131 jiwa, Kecamatan Ungaran 124.872 jiwa, dan Kecamatan Kaliwungu 91.515 jiwa. Jika dilihat dari tingkat kepadatan penduduk, maka tingkat kepadatan penduduk tertinggi adalah di Kecamatan Mranggen yaitu sebesar 1,740 jiwa/km².

Perkembangan daerah-daerah pinggiran Kota Semarang tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan intensitas pergerakan manusia yang tercermin dari peningkatan arus lalu lintas pada jam-jam teretntu di pintu-pintu masuk kota. Hal itu paling terlihat di Kecamatan Mranggen, dimana pagi dan sore hari terjadi kemacetan lalu lintas akibat penumpukan kendaraan pribadi, sepeda maupun angkutan umum yang membawa penduduk Mranggen ke Kota

Semarang. Jika dilihat dari mata pencahariannya, sebagian besar penduduk Mranggen banyak yang bekerja di sektor pertanian. Namun pertumbuhan penduduk di sektor ini semakin berkurang dikarenakan semakin menyempitnya lahan pertanian di satu sisi, sedangkan di sisi lain pertumbuhan industri di kota semakin cepat sehingga banyak penduduk yang beralih profesi menjadi buruh industri dan bekerja di sector informal (buruh bangunan, pedagang, dan lain-lain)

Kecamatan Mranggen sebagai salah satu jalur pintu masuk ke Kota Semarang dari arah Timur ini dilalui jaringan jalan propinsi dengan fungsi kolektor primer (penghubung antar kota kecamatan maupun antar ibukota kabupaten) yaitu jalan Raya Mranggen. Di sepanjang Jalan Raya Mranggen ini terdapat beberapa persimpangan yang merupakan pangkal dari beberapa ruas jalan protokol (jalan yang menghubungkan antar bagian wilayah kecamatan atau antar pusat kegiatan) yang ada di Kecamatan Mranggen. Tingkat kepadatan lalu lintas tersebut dapat disajikan pada tabel 1 dibawah.

Tabel 1. menunjukkan tingkat kepadatan lalu lintas pada jam sibuk (pukul 06.00 – 08.00 dan 16.00 – 18.00) di berbagai ruas jalan lokal di Kecamatan Mranggen. Jalan Raya Mranggen selain merupakan pangkal dari beberapa ruas jalan lokal, jalan ini juga dilalui oleh mobilitas penduduk Kabupaten Grobogan maupun Kabupaten Blora yang menuju Kota Semarang. Untuk mewujudkan system transportasi yang tertib, lancar, nyaman serta terintegrasi diperlukan penelitian untuk menyusun alternative kebijakan yang dapat memecahkan

masalah sekaligus mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya.

LANDASAN TEORI

Menurut Permendagri No.2 Tahun 1987 Pasal 1 menyebutkan bahwa Kota adalah pusat permukiman dan kegiatan penduduk yang mempunyai batasan administrasi yang diatur dalam perundang-undangan, serta permukiman yang telah memperlihatkan watak dan ciri kehidupan perkotaan. Kota memiliki ciri-ciri: (1) secara administratif adalah wilayah keruangan yang dibatasi oleh batas administrasi atas dasar ketentuan perundang-undangan yang berlaku; (2) secara fungsional sebagai pusat berbagai kegiatan fungsional yang didominasi oleh fungsi jasa, distribusi, dan produksi kegiatan-kegiatan pertanian; (3) secara sosial ekonomi merupakan konsentrasi penduduk yang memiliki kegiatan usaha dengan dominasi sektor non pertanian, seperti industri, perdagangan, transportasi, perkantoran, dan jasa yang sifatnya heterogen; (4) secara sosial budaya merupakan pusat perubahan budaya yang dapat mempengaruhi pola nilai budaya yang ada; (5) secara fisik merupakan suatu lingkungan terbangun (*built up area*) yang didominasi oleh struktur fisik binaan; (6) secara geografis merupakan suatu pemuatan penduduk dan kegiatan usahayang secara geografis akan mengambil lokasi yang memiliki nilai strategis secara ekonomi, sosial, maupun fisiografis; (7) secara demografis diartikan sebagai tempat dimana terdapat konsentrasi penduduk yang besarnya ditentukan berdasarkan batasan statistik tertentu.

Tabel 1. Panjang Ruas Jalan dan Tingkat Kepadatan Lalu lintas di Kecamatan Mranggen

| No. | Nama Ruas | Panjang Ruas Jalan (m) | Volume (V) | Kapasitas Jalan (C) | V/C | Kecepatan Rata-rata (km/jam) |
|-----|-------------------------|------------------------|------------|---------------------|------|------------------------------|
| 1. | Mranggen-Banyumeneng | 10.170 | 473 | 1.920 | 0,25 | 23,24 |
| 2. | Mranggen- Bulusari | 6.570 | 294 | 1.920 | 0,15 | 30,32 |
| 3. | Candisari- Karanggawang | 3.375 | 274 | 858 | 0,32 | 22,62 |
| 4. | Kangkung-Tlogorejo | 7.600 | 231 | 858 | 0,27 | 19,52 |
| 5. | Jalan SMU Mranggen | 2.400 | 112 | 857 | 0,13 | 18,23 |
| 6. | Brambang- Waru | 8.460 | 128 | 857 | 0,15 | 20,24 |
| 7. | Mranggen- Kebonbatur | 4.200 | 133 | 862 | 0,15 | 25,60 |
| 8. | Banyumeneng- Kawengan | 2.300 | - | 862 | - | - |

Sumber : Studi Manajemen Transportasi, 2006

Secara teoritik Charles C. Colby dalam Daldjoeni (1992: 171) menjelaskan adanya dua daya yang menyebabkan kota berekspansi atau memusat, yaitu daya sentripetal dan daya sentrifugal. Daya sentripetal adalah daya yang mendorong gerak ke dalam dari penduduk dan berbagai kegiatan usahanya, sedangkan daya sentrifugal adalah daya yang mendorong gerak ke luar dari penduduk dan berbagai usahanya dan menciptakan disperse kegiatan manusia dan relokasi sektor-sektor dan zone-zone kota.

Adapun faktor-faktor yang mendorong gerak sentripetal adalah: (1) adanya berbagai pusat pelayanan, seperti pusat pendidikan, pusat perbelanjaan, pusat hiburan dan sebagainya; (2) mudahnya akses layanan transportasi seperti pelabuhan, stasiun kereta, terminal bus, serta jaringan jalan yang bagus; (3) tersedianya beragam lapangan pekerjaan dengan tingkat upah yang lebih tinggi. Sedangkan faktor-faktor yang mendorong gerak sentrifugal adalah: (1) adanya gangguan yang berulang seperti macetnya lalu lintas, polusi, dan gangguan bunyi-bunyian yang menimbulkan rasa tidak nyaman; (2) harga tanah, pajak maupun sewa di luar pusat kota yang lebih murah jika dibandingkan dengan pusat kota; (3) keinginan untuk bertempat tinggal di luar pusat kota yang terasa lebih alami (Daldjoeni, 1992 : 172)

Selain daya sentrifugal maupun sentripetal, pemekaran wilayah dapat juga terjadi karena adanya kebijakan pemerintah yang sengaja mengembangkan kota tersebut dengan cara membangun infrastruktur dan mendatangkan berbagai investor sesuai dengan potensi yang dimilikinya. Wilayah pinggiran atau yang disebut sebagai suburbia secara ekologis merupakan kawasan dimana terjadi invasi (masuknya penduduk baru) dan adanya peraturan daerah yang lemah (*lax zoning regulation*) yang menginginkan tersebarnya bangunan-bangunan baru seperti pompa bensin, restoran, tempat hiburan dan lain sebagainya. Wilayah pinggiran biasanya dibangun tanpa rencana dimana tata guna lahan ditangani secara semrawut. Meski kawasan tersebut status resminya perdesaan (*rural*) tetapi dalam kenyataannya merupakan campuran *rural-urban*.

Daerah pinggiran atau perbatasan memiliki karakteristik, dimana daerah pinggirannya berbasis sumberdaya alam (*primer*) dan daerah pusat merupakan penghasil barang dan jasa (*sekunder/tersier*).

Dengan demikian apabila wilayah pusat (*core*) berkembang, maka wilayah pinggiran (*periphery*) juga akan turut berkembang sehingga dalam jangka panjang *core-periphery* akan habis. Hal tersebut dapat terjadi karena adanya perluasan pasar, penemuan sumber baru, perbaikan sarana transportasi dan kebijakan daerah yang mendukung. Namun apabila *core-periphery* terlalu jauh, maka dampak dari perkembangan *core* terhadap *periphery* tidak terasa.

Hilman dalam Daldjoeni (1992:189) memprediksi terjadinya interaksi spasial tersebut disebabkan beberapa faktor: *pertama*, adanya wilayah yang berbeda kemampuan sumberdayanya (satu pihak berlebihan, sementara pihak yang lain kekurangan) sehingga terjadi aliran yang sangat besar dan membangkitkan interaksi spasial yang tinggi. *Kedua*, adanya fungsi jarak yang diukur dalam biaya dan waktu yang nyata, termasuk karakteristik khusus dari komoditas yang ditransfer. Komoditas yang dihasilkan tertentu dan dibutuhkan oleh daerah lain memiliki nilai transfer yang cukup tinggi. Intensitas interaksi akan berkurang bila jarak kedua daerah semakin jauh. Sementara arus yang terjadi dapat berwujud arus ekonomi, sosial, politik maupun arus informasi.

Interaksi spasial terdiri dari: *pertama*, keterkaitan fisik yang berbentuk integrasi manusia melalui jaringan transportasi. *Kedua*, keterkaitan ekonomi yang berkaitan dengan pemasaran sehingga terjadi aliran komoditas berbagai jenis barang/ jasa serta modal, dan juga keterkaitan produksi ke depan (*forward linkage*) maupun ke belakang (*backward linkage*) diantara berbagai kegiatan ekonomi. *Ketiga*, keterkaitan atau pergerakan penduduk dengan pola migrasi, baik permanen maupun kontemporer. *Keempat*, keterkaitan teknologi terutama peralatan, cara dan metode produksi yang harus terintegrasi secara spasial dan fungsional. *Kelima*, keterkaitan sosial yang merupakan dampak dari keterkaitan ekonomi terhadap pola hubungan sosial penduduk. *Keenam*, keterkaitan pelayanan sosial seperti rumah sakit, sekolah dan sebagainya. *Ketujuh*, keterkaitan administrasi, politik dan kelembagaan misalnya struktur perbatasan administrasi maupun sistem anggaran.

Carrothers dalam Tarigan (2004) telah menganalogikan formulasi interaksi dengan hukum gravitasi, yang dijabarkan sebagai berikut:

$$I_{ij} = \frac{f(P_i P_j)}{f(D_{ij})^2}$$

Keterangan:

I_{ij} = Interaksi antara tempat i dan tempat j

P_i = Penduduk i

P_j = Penduduk j

D_{ij} = Jarak antara tempat i dan tempat j

Hukum gravitasi tersebut memberikan gambaran bahwa semakin besar I_{ij} maka semakin erat hubungan kedua wilayah tersebut, dan semakin tinggi pula pertumbuhan ekonomi yang terjadi.

Sementara pertumbuhan ekonomi menggambarkan proses kenaikan *output* perkapita dalam jangka panjang, dimana persentase penambahan *output* itu haruslah lebih tinggi dari persentase pertumbuhan jumlah penduduk. (Budiono dalam Tarigan, 2004 : 44). Kondisi ini mensyaratkan bahwa berbagai perubahan dalam pertumbuhan penduduk perlu menjadi pertimbangan, karena jika suatu kenaikan pendapatan nyata yang dibarengi dengan pertumbuhan penduduk yang lebih cepat, maka akan terjadi kemunduran ekonomi.

Ketimpangan yang terjadi antara satu daerah dengan daerah lainnya akan menyebabkan penduduk terdorong untuk melakukan migrasi dari satu daerah ke daerah lain. Oleh karena itu pembangunan daerah perlu diarahkan untuk lebih menyetarakan laju pertumbuhan antar daerah melalui otonomi daerah. Melalui otonomi daerah laju pertumbuhan diharapkan akan semakin seimbang dan serasi sehingga pelaksanaan pembangunan nasional semakin merata di seluruh pelosok tanah air.

Adapun migrasi internal yang bersifat kedaerahan akan menyebabkan mobilitas penduduk ulang-alik maupun sirkuler akan meningkat. Gejala ini dimungkinkan karena banyak penduduk yang bertempat tinggal jauh dari tempat kerja ataupun pusat pendidikan. Dengan berkembangnya pola mobilitas pinggiran-perkotaan, maka kebutuhan akan alat transportasi yang efisien dan efektif menjadi meningkat. Dalam masyarakat modern berbagai alat transportasi memegang dua fungsi penting: *pertama*, sebagai modal untuk mengangkut orang pergi ke tempat kerja atau memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. *Kedua*, sebagai barang akhir untuk memenuhi berbagai keperluan sosial masyarakat seperti rekreasi dan sebagainya.

Untuk memenuhi alat pengangkutan yang efektif dan efisien sebagai sarana mobilitas, kendaraan pribadi menjadi pilihan dikarenakan sistem transportasi publik memiliki karakteristik layanan yang tidak konsisten, jadwal yang tidak pasti, serta meningkatnya tarif sehingga minat penggunaan transportasi kecil. Kebutuhan ruang yang berupa ruas jalan secara kuantitas menjadi semakin berkembang sementara pemerintah terkendala dengan anggaran yang terbatas. Kondisi ini menyebabkan kemacetan dimana-mana, khususnya kota besar.

Kemacetan identik dengan kepadatan (*density*), yang didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang menempati suatu panjang tertentu dari lajur atau jalan, dirata-rata terhadap waktu, biasanya dinyatakan dalam kendaraan per mil atau kendaraan per kilometer atau jalan. Namun karena setiap jenis kendaraan memiliki karakteristik pergerakan yang berbeda yang disebabkan perbedaan dimensi, kecepatan, percepatan maupun kemampuan manuver selain pengaruh geometrik jalan, maka digunakan Satuan Mobil Penumpang (SMP) untuk menyamakan satuan dari masing-masing jenis kendaraan. Besarnya SMP yang direkomendasikan oleh Direktorat Jendral Bina Marga Jalan Indonesia (MKJI) adalah sebagai berikut.

Tabel 2. Faktor Satuan Mobil Penumpang

| No. | Jenis Kendaraan | Kelas | SMP |
|-----|--|-------|------|
| 1. | Sedan Oplet Mikrobus Pick Up | LV | 1,00 |
| 2. | Bus Standar Truk Sedang Truk Besar | HV | 1,30 |
| 3. | Sepeda Motor | MC | 0,50 |
| 4. | Becak Sepeda Andong, dll | UM | 1,00 |

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga (2002)

Keterangan : LV = *Light Vehicle* (Kendaraan Berat)

HV = *Heavy Vehicle* (Kendaraan Ringan)

MC = *Motor Cycle* (Sepeda Motor)

UM = *Unmotorized* (Kendaraan Tak Bermotor)

Secara ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya

angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Sementara untuk mengelola sebuah pertumbuhan beserta implikasinya diperlukan kebijakan-kebijakan yang terintegrasi antar aktor-aktor yang terlibat. Kebijakan itu sendiri menurut Anderson merupakan langkah tindakan yang secara sengaja dilakukan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang dihadapi (1986 : 58)

Kelembagaan merupakan salah satu aspek penting dalam konteks analisis subsistem kebijakan karena aspek kelembagaan akan banyak berperan dalam setiap siklus kebijakan, mulai dari perencanaan sampai dengan timbulnya umpan balik. Bagaimana sebuah kebijakan dirancang, direncanakan, didesain, diimplementasikan dan dievaluasi akan membutuhkan partisipasi kelembagaan. Apabila aktor menunjuk pada orang perorangan, maka kelembagaan merupakan sebuah totalitas orang perorangan yang terikat pada norma dan tatanan organisasi. Dalam konteks kelembagaan, penyampaian kebijakan (*delivery system*) telah menjadi perhatian utama, khususnya dalam penyediaan layanan publik. Penyediaan pelayanan publik dilakukan melalui seperangkat institusi dan instrumen yang kompleks dan beragam disebut sebagai "campuran" (*delivery mixes*) *Delivery mixed* dalam konteks pelayanan publik melibatkan interaksi antara sektor privat, sukarela (*voluntary*) dan komunitas. Hubungan antara privat, komunitas dan sukarela oleh Colebatch dan Lamour dikatakan merupakan hubungan yang terus menerus mengalami perubahan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bersifat deskriptif dengan populasi penduduk Kecamatan Mranggen yang melakukan mobilitas ulang-alik ke Kota Semarang dan *stakeholder* dibidang kelalulintasan, meliputi: Satlantas Polres Demak dan Kepala Kantor Perhubungan Kabupaten Demak. Pengambilan sampel dilakukan

dengan teknik *purposive* random sampling dengan pertimbangan jumlah populasi yang tak tentu.

Adapun variabel yang diteliti adalah pertumbuhan ekonomi Kota Semarang mulai tahun 2001 – 2005 yang diukur dari PDRB perkapitanya, variabel laju kenaikan tingkat kemacetan tahun 2001 – 2005 di Kecamatan Mranggen yang diukur dari tingkat kepadatan lalulintas.

Pengumpulan data dilakukan dengan metode dokumentasi, wawancara, dan observasi. Metode dokumentasi dipergunakan untuk mencari data PDRB dan data arus lalulintas, metode wawancara untuk menjangkau pendapat para pengaju, langkah-langkah yang ditempuh Pemda serta strategi-strateginya. Sedangkan metode observasi digunakan untuk mendukung data-data kuantitatif seperti kondisi riil sistem transportasi, sebab-sebab kemacetan serta titik-titik kemacetan terjadi.

Data dianalisis menggunakan analisis deskriptif persentase untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi Kota Semarang dan tingkat kemacetan di Kecamatan Mranggen, analisis gravitasi, serta metode analisis *SWOT* untuk merumuskan strategi yang tepat dalam mengatasi kemacetan tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN.

Untuk mengetahui seberapa kuat keterkaitan (*inter linkage*) antara pusat dengan pinggirannya digunakan model gravitasi yang meliputi keterkaitan antara Kota Semarang terhadap Kecamatan Mranggen, Kecamatan Kaliwungu, dan Kecamatan Ungaran. Semakin tinggi tingkat gravitasi maka bisa dikatakan indikator kegiatan sosial dan ekonomi kedua wilayah tersebut besar kaitannya. Hasil perhitungan tingkat gravitasi dapat penulis sajikan sebagai berikut pada tabel 3.

Hasil perhitungan analisis gravitasi tersebut dapat diketahui bahwa dalam kurun waktu 5 tahun Kecamatan Mranggen merupakan wilayah yang paling kuat daya tariknya terhadap pusat kota Semarang.

Tabel 3. Tingkat Gravitasi antara Kecamatan Mranggen, Kecamatan Kaliwungu dan Kecamatan Ungaran Tahun 2001-2005

| Kecamatan | Jarak ke Pusat | Tingkat Gravitasi | | | | |
|-----------|----------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Mranggen | 12 km | 67.046.471 | 72.986.218 | 73.830.892 | 74.965.512 | 75.664.133 |
| Kaliwungu | 21 km | 15.599.414 | 16.990.713 | 17.207.330 | 17.384.424 | 17.785.037 |
| Ungaran | 24 km | 14.976.679 | 16.813.153 | 17.005.955 | 18.451.092 | 18.579.913 |

Sumber : Data diolah

Dari klasifikasi jalan menunjukkan bahwa jalan raya Purwodadi-Semarang (Kec. Mranggen) berfungsi sebagai kolektor primer dan termasuk golongan kelas II, yang berarti konstruksi permukaannya aspal beton. Tataguna lahan disepanjang jalan berupa pasar, pertokoan dan beberapa perkantoran. Berkaitan dengan berbagai aktivitas yang terjadi di sekitar kawasan pasar, trotoar yang digunakan untuk berdagang, parkir, angkutan umum dan pejalan kaki memakan sebagian badan jalan dan mengurangi lebar efektif jalur lalu lintas jalan tersebut.

Adapun arus dan tingkat kepadatan lalu lintas di jalan raya Mranggen dan perkembangannya dapat penulis sajikan sebagai berikut.

Tabel 4. Jumlah Arus dan Tingkat Kepadatan Lalu lintas di Jalan Raya Mranggen Tahun 2001 – 2005 serta Perkembangannya

| Tahun | Arus lalu lintas Rata-rata Tahunan (smp/jam) | Tingkat Kepadatan Lalu lintas (smp/km) | Pertumbuhan (%) |
|-------|--|--|-----------------|
| 2001 | 12.970,80 | 324,27 | - |
| 2002 | 13.008,60 | 325,22 | 1,29 |
| 2003 | 13.188,60 | 329,72 | 1,60 |
| 2004 | 13.317,85 | 332,95 | 0,75 |
| 2005 | 13.387,95 | 334,70 | 0,54 |

Sumber: Data Diolah

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa setiap kenaikan nilai PDRB per kapita sebesar satu satuan, maka akan diikuti kenaikan kemacetan lalu lintas di Kec. Mranggen sebesar 0,0000173. Atau jika PDRB per kapita naik sebesar Rp.100.000,- maka kemacetan naik sebesar 1,73 smp/jam.

Besarnya kontribusi PDRB per kapita Kota Semarang terhadap kemacetan lalu lintas di Kecamatan Mranggen adalah sebesar 65,4%, sedangkan sisanya 44,6% dipengaruhi oleh faktor lain seperti adanya aktivitas PKL, parkir, angkutan umum, serta

penyeberang jalan dan simpang tak bersinyal. Hal ini sejalan dengan pendapat Sukirno (1976 :169) yang mengatakan bahwa jumlah kendaraan bermotor yang dimiliki oleh warga masyarakat berkembang pesat sebagai akibat dari pertambahan pendapatan di perkotaan serta kemajuan teknologi kendaraan bermotor.

Lebih jauh, fungsi kendaraan sebagai modal memiliki arti bahwa kendaraan sebagai input untuk menaikkan produktivitas harus efisien. Contoh kasus apabila seorang penduduk harus mengeluarkan biaya perjalanan untuk berangkat dan pulang kerja dalam jarak tertentu difungsikan sebagai biaya tetap (*FC*), artinya jumlah biaya yang dikeluarkan tetap meskipun waktu tempuh perjalanan bisa lebih cepat atau lebih lambat. Jadi biaya totalnya sama dengan biaya tetap ($TC = FC$). Untuk mendukung produktivitasnya, dia mengeluarkan biaya untuk membeli sepeda motor yang disebut biaya marginal (*MC*). Setelah memiliki sepeda motor nilai *FC* akan turun dan menimbulkan biaya variabel (*VC*) yaitu berupa biaya pemeliharaan sepeda motor, sehingga $TC = FC + VC$. Namun dalam kenyataannya *TC* perjalanan dengan angkutan umum > *TC* perjalanan dengan sepeda motor.

Sementara hasil wawancara juga menunjukkan bahwa penyebab kemacetan juga diakibatkan oleh aktivitas pasar Ganefo yang terletak di sebelah Timur pasar Mranggen, banyaknya becak, dokar serta angkutan umum yang *ngetem* di pinggir jalan, dimana disepanjang jalan tersebut terdapat beberapa industri besar.

Instansi perhubungan sendiri tidak mempunyai kebijakan yang riil untuk mengurangi masalah kemacetan lalu lintas. Tapi sebagai instansi di bawah Pemda bersama-sama dengan Bappeda dan Satpol PP telah memiliki kebijakan untuk menertibkan PKL dan tempat parkir. Sebenarnya dipersimpangan

sebelah Barat pasar Mranggen sudah dipasang *traffic light*, tapi nampaknya tidak bisa efektif dioperasikan karena volume kendaraan yang tidak seimbang. Selain itu ada pihak-pihak tertentu yang tidak setuju kalau *traffic light* diaktifkan, yaitu para tukang parkir dan ojeg yang memiliki pekerjaan sampingan sebagai penjual jasa penyeberangan (*polisi capek*).

Sementara langkah-langkah yang telah dilakukan oleh instansi Polisi sebagai instansi vertikal: pertama, mengatur lalu lintas secara langsung pada

jam-jam sibuk dengan menurunkan petugas di titik-titik kemacetan seperti persimpangan dan pasar. Kedua, Memasang pembatas jalan (*traffickun*) yang berfungsi melebarkan jalur ke Semarang kalau esok hari dan sebaliknya di sore hari. Ketiga, menindas tegas pengguna jalan yang tidak mematuhi aturan lalu lintas.

Di satu sisi langkah-langkah kebijakan tersebut efektif, namun di sisi lain masih ada kendala-kendala yang ke depannya perlu ditangani, antara lain: *pertama*, masih kurangnya kesadaran masyarakat

Tabel 5. Hasil Analisis SWOT

1. Identifikasi faktor-faktor strategis eksternal

| Faktor Strategis Eksternal | Bobot | Peringkat | Skor |
|--|----------|-----------|-------------|
| Peluang: | | | |
| ▪ Pertumbuhan pelayanan angkutan umum | 0,05 | 3 | 0,15 |
| ▪ Penempatan polisi lalu lintas di simpang tak bersinyal pada jam sibuk | 0,10 | 4 | 0,40 |
| ▪ Penambahan kapasitas jalan dengan memperlebar median jalan khusus pada jam sibuk | 0,20 | 4 | 0,80 |
| ▪ Adanya pemasangan traffic light di persimpangan | 0,10 | 3 | 0,30 |
| ▪ Penindakan tegas bagi pelanggar lalu lintas | 0,10 | 4 | 0,40 |
| Ancaman: | | | |
| ▪ Pertumbuhan penduduk | 0,15 | 1 | 0,15 |
| ▪ Mobilitas penduduk yang tinggi | 0,03 | 2 | 0,06 |
| ▪ Ketidaknyamanan dan inefisiensi angkutan umum | 0,10 | 1 | 0,10 |
| ▪ Pertumbuhan permintaan kendaraan pribadi terutama sepeda motor | 0,15 | 1 | 0,15 |
| ▪ Jenis kendaraan besar sampai ringan melintas jalan ini | 0,02 | 2 | 0,04 |
| Total | 1 | | 2,55 |

2. Identifikasi faktor-faktor Strategis internal

| Faktor Strategis Internal | Bobot | Peringkat | Skor |
|--|----------|-----------|-------------|
| Kekuatan: | | | |
| ▪ Kondisi jalan dalam keadaan baik | 0,05 | 3 | 0,30 |
| ▪ Kapasitas efektif jalan yang memadai | 0,15 | 4 | 0,60 |
| ▪ Dekat dengan kantor Polsek dan Pos Polisi | 0,10 | 4 | 0,40 |
| ▪ Rambu lalu lintas cukup jelas untuk dilihat | 0,05 | 3 | 0,15 |
| ▪ Kesadaran pengguna jalan dalam berlalu lintas | 0,10 | 4 | 0,40 |
| Kelemahan: | | | |
| ▪ Arus lalu lintas kendaraan meningkat pada jam sibuk | 0,15 | 2 | 0,30 |
| ▪ Banyaknya kegiatan ekonomi penduduk yang memakai badan jalan | 0,20 | 1 | 0,20 |
| ▪ Banyaknya penyeberang jalan | 0,02 | 2 | 0,04 |
| ▪ Aktivitas angkutan umum yang menaik /menurunkan penumpang serta berhenti di sembarang tempat | 0,15 | 1 | 0,15 |
| ▪ Adanya simpang tak bersinyal | 0,03 | 2 | 0,06 |
| Total | 1 | | 2,60 |

Sumber : Data diolah

berlalu lintas terutama para pengguna sepeda motor dan angkot. *Kedua*, belum berfungsinya traffic light di persimpangan. *Ketiga*, adanya becak dan andong yang parkir di sembarang tempat. *Keempat*, banyaknya mobil barang dan truk yang diparkir di bahu jalan.

Untuk memperoleh formulasi strategi kebijakan yang tepat untuk mengatasi masalah kemacetan dipergunakan analisis SWOT dengan tahapan seperti tersaji pada tabel 5.

Dari total skor yang diperoleh, yaitu faktor strategis eksternal sebesar 2,55 dan faktor strategis internal sebesar 2,60 menunjukkan titik koordinat terletak di daerah pertumbuhan V pada internal-eksternal matrik, yang berarti strategi kebijakan

pemecahan masalah kemacetan harus melalui integrasi horisontal.

Dari hasil analisis dengan menggunakan teknik SWOT, dapat diajukan beberapa strategi kebijakan yang dapat digunakan oleh Pemda Kab. Demak dan Satlantas Polres Demak, yaitu strategi kebijakan integrasi horisontal. Artinya instansi-instansi yang bersifat horisontal, yaitu Bappeda, Kantor Perhubungan, dan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) berkoordinasi dalam satu bingkai kebijakan dan bekerja sesuai dengan tugas dan kewenangannya. Sementara Polres Demak memiliki tanggungjawab untuk menciptakan ketertiban berlalu lintas. Dengan adanya strategi kebijakan tersebut diharapkan akan tercipta sistem transportasi yang lancar dan terintegrasi, membentuk pola

Tabel 6. Matriks SWOT

| | | |
|---|--|--|
| <p>Faktor Internal</p> <p style="text-align: right;">Faktor Eksternal</p> | <p>Kekuatan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kondisi jalan dalam keadaan baik ▪ Kapasitas efektif jalan yang memadai ▪ Dekat dengan kantor Polsek dan Pos Polisi ▪ Rambu lalu lintas cukup jelas untuk dilihat ▪ Kesadaran pengguna jalan dalam berlalu lintas | <p>Kelemahan :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arus lalu lintas kendaraan meningkat pada jam sibuk ▪ Banyaknya kegiatan ekonomi penduduk yang memakai badan jalan ▪ Banyaknya penyeberang jalan ▪ Aktivitas angkutan umum yang menaik /menurunkan penumpang serta berhenti di sembarang tempat ▪ Adanya simpang tak bersinyal |
| <p>Peluang :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pertumbuhan pelayanan angkutan umum ▪ Penempatan polisi lalu lintas di simpang tak bersinyal pada jam sibuk ▪ Penambahan kapasitas jalan dengan memperlebar median jalan pada jam sibuk ▪ Adanya pemasangan traffic light di persimpangan ▪ Penindakan tegas bagi pelanggar lalu lintas | <p>Strategi SO</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Meningkatkan efisiensi kinerja persimpangan dengan mendirikan pos penjaga lalu lintas dan memasang traffic light ▪ Menciptakan kawasan tertib lalu lintas dengan memantau pengguna jalan, jika terjadi pelanggaran langsung ditindak | <p>Strategi WO</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menertibkan PKL di setiap pasar dengan pengelolaan parkir yang baik ▪ Meningkatkan pengawasan aktivitas angkutan umum karena berpotensi melanggar aturan lalu lintas |
| <p>Ancaman :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pertumbuhan penduduk ▪ Mobilitas penduduk yang tinggi ▪ Ketidaknyamanan dan inefisiensi angkutan umum ▪ Pertumbuhan permintaan kendaraan pribadi terutama sepeda motor ▪ Jenis kendaraan besar sampai ringan melintas jalan ini | <p>Strategi ST</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lebih meningkatkan efektivitas sistem kinerja jalan dengan sebisa mungkin meminimalkan tingkat hambatan ▪ Membenahi manajemen angkutan umum agar tercipta sistem transportasi publik yang efektif dan efisien | <p>Strategi WT</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Segera membangun jalan lingkar sebagai jalur alternatif sesuai RUTRK (Rencana Umum Tata Ruang Kota) Kabupaten Demak ▪ Mendirikan tempat pemberhentian angkutan umum (halte) |

Sumber: Data diolah

mobilitas pinggiran-perkotaan yang tidak timpang, bahwa migrasi internal yang bersifat antar daerah dan perdesaan-perkotaan akan terus berlangsung sampai kesenjangan pendapatan, kesempatan kerja dan fasilitas sosial semakin berkurang.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil analisis data dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: pertama, pengaruh laju pertumbuhan ekonomi Kota Semarang terhadap tingkat kemacetan di Kec. Mranggen sebesar 65,4%. Kedua, adanya faktor lain yang memiliki kontribusi terhadap tingkat kemacetan, yaitu aktivitas PKL, parkir, angkutan umum, serta penyeberang jalan sebesar 34,6%.

Adapun saran yang dapat diberikan adalah: pertama, untuk mencegah penduduk menggunakan mobil pribadi, dalam jangka panjang perlu diciptakan sistem transportasi publik yang modern, nyaman dan efisien semacam *Busway* dan KRL. Kedua, jika perlu dibangun sistem geometri jalan yang dapat menghindari *traffic* semacam *Fly over* sehingga kemacetan di persimpangan dapat dihindari. Ketiga, untuk kedepannya perlu perencanaan jalan lingkar serta pembinaan SDM transportasi dalam disiplin berlalulintas serta penegakan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, J.E., 1986, *Public Policy Making*, New York: Holt, Praeger
- Arsyad, Lincolin, 1997, *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: Bagian Penerbitan Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN
- Butcher, H.A. Glen, P.Henderson and J.Smith, (eds) 1993, *Community and Public Policy*. London: Pluto Press.
- Chambers, Robert 1983, *Rural Development Putting the Last First*, Published by Longman Inc.
- Daldjoeni, N., 1992, *Geografi Baru: Organisasi Keruangan Dalam Teori dan Praktek*, Bandung : Penerbit Alumni.
- Dunn, W.N., 2000, *Public Policy Analysis: An Introduction*. Pengantar Kebijakan Publik. Muhadjir Darwin (Penyunting), Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Edisi Kedua, Yogyakarta: Gajah Mada Univerity Press.
- Dye, T.R. 1978. *Understanding Public Policy*. Prentice- Hall. Inc. Englewood Cliff. New Jersey.
- Hauser, Philip M, 1982, *Population and The Urban Future*, Masri Maris (penterjemah). 1985, *Penduduk dan Masa Depan Perkotaan*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Heidenheimer, A.J., Heglo, H., and Adams, C.T., 1996, *Comparative Public Policy*, New York: ST. Martin's Press.
- Laswell, HD., 1971, *A Preview of Policy Sciences*, New Yprk: American Elsevier.
- Parson, Wayne, 1995 *Public Policy: An Introduction to The Theory and Practice of Policy Analysis, USA*: Edward Elgar Publishing, Inc.
- Rangkuti, Freddy, 1997, *Analisis Swot: Teknik Membedah Kasus Bisnis-Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Starling, O.G., 1998, *Managing The Public Sector*, Houston: Harcourt Brace College Publisher.
- Tarigan, Robinson, 2004, *Ekonomi Regional Teori & Aplikasi*, Jakarta: Bumi Aksara.

