

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. Latar belakang**

Kota Semarang merupakan salah satu kota terpadat di Jawa Tengah yaitu berada di urutan ke 5 dengan jumlah penduduk sebanyak 1.659.975 (Badan Pusat Statistik, 2023). Semakin banyak jumlah penduduk akan berpengaruh pada kebutuhan sekunder yang semakin banyak, contohnya kendaraan pribadi (Acuviarta & Permana, 2022). Pada tahun 2023 jumlah kendaraan bermotor di kota Semarang sebanyak 1.821.307 dengan rincian kendaraan roda 2 sebanyak 1552.279 dan kendaraan roda 4 sebanyak 269.028 (Korlantas, 2023). Jumlah kendaraan pribadi di Kota Semarang bertambah 12% persen setiap tahun nya. Jumlah kendaraan yang terus bertambah menjadikan beberapa jalan di Kota Semarang mengalami kemacetan. Salah satu ruas jalan yang mengalami kemacetan yaitu Jalan Ahmad Yani. Jalan Ahmad Yani memiliki pelayanan yang buruk dengan kategori F yang berarti arus yang tidak stabil dan sering terjadi kemacetan (Buana dkk., 2023).

Pemerintah Kota Semarang melakukan berbagai cara untuk mengurangi kemacetan, salah satunya dengan adanya transportasi massal bus trans Semarang (Apriyanto, 2022). Bus Trans Semarang mengalami kenaikan jumlah koridor setiap tahunnya, Saat ini Bus Trans Semarang memiliki 8 koridor utama yang melayani dari ujung ke ujung kota Semarang (BRT Trans Semarang, 2023). Kenaikan jumlah koridor Bus Trans Semarang tidak menjadikan angkutan massal sebagai moda pilihan utama masyarakat Semarang. Pengguna angkutan massal di Semarang masih 20% dari pengguna transportasi lainnya, sisanya masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan aktivitas sehari-hari (Institute for transportation and Development Policy 2022).

Salah satu cara yang dapat meningkatkan penggunaan angkutan massal yaitu penyediaan fasilitas *park and ride* pada halte transit (Rakhmatulloh dkk., 2022). *Park and ride* adalah sistem transportasi dengan menggunakan fasilitas ruang parkir untuk menipkan kendaraan pribadi, kemudian beralih ke moda angkutan umum (Shafira & Nurlaela, 2021). Pembangunan fasilitas *park and ride* di Kawasan *Central Business District*

sebagai fasilitas penunjang pemberhentian/transit angkutan umum serta berfungsi sebagai penarik pengguna kendaraan pribadi untuk beralih moda menggunakan transportasi publik yang ber okupansi lebih tinggi (Alifia dkk., 2021). Selain itu dengan adanya *Park and ride* merupakan sebuah solusi yang dipergunakan oleh para pengguna kendaraan pribadi ketika akan mempergunakan pilihan agar memudahkan pada saat berpindah dari kendaraan dan merubah moda akhir perjalanannya menggunakan angkutan umum massal (Listantari, 2019).

Penelitian terkait *park and ride* yaitu Perencanaan Gedung *Park and ride* Pada Terminal Bratang Surabaya. Menurut Alfarizi dkk., (2019) persentase probabilitas orang yang akan menggunakan *Park and ride* di Terminal Bratang Surabaya untuk pengguna sepeda motor sebesar 44,4% dan pengguna mobil sebesar 33,8 %. Menurut Ningsih & Andani, (2023) dalam penelitiannya teridentifikasi beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan untuk mengoptimalkan potensi penggunaan *park and ride* dan BRT di purwokerto, diantaranya dengan mempersingkat headway, menambahkan jumlah trayek, dan mengoptimalkan sistem feeder untuk meningkatkan layanan BRT yang terintegrasi dengan *park and ride* yang dikembangkan.

Penelitian terkait metode *Analytical Hierarchy Process* tentang Analisa Penentuan Lokasi *Park and ride* di Kota Depok menggunakan *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Menurut Halim Subroto dkk., (2022) metode *Analytical Hierarchy Process* digunakan untuk penarikan rekomendasi lokasi terbaik di Kota Depok. Skala prioritas *park and ride* di Kota Depok berada pada lokasi Depok Baru dengan kebutuhan parkir 350 SRP mobil dan 3354 SRP motor. Penelitian lain tentang Analisa Penentuan Lokasi *Park and ride* di Kota Tangerang Menggunakan *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Menurut Murtejo dkk., (2022) lokasi Prioritas yang direkomendasikan sebagai *Park and ride* memiliki jarak dengan status jarak dari titik simpul sejauh 583 m, dan dengan luas lahan 13836 m<sup>2</sup> melebihi kebutuhan ruang parkir sebesar 5048 m<sup>2</sup>, aksesibilitas yang baik serta potensi pengguna yang tinggi.

Berdasarkan uraian di atas, Kota Semarang perlu dilakukan kajian tentang lokasi *park and ride* untuk meningkatkan jumlah penumpang BRT Trans Semarang sehingga dapat mengurangi kemacetan. Maka dari itu, perlu

dilakukan penelitian yang berjudul "Analisis Perencanaan Fasilitas *Park and ride* Sebagai Penunjang Halte Transit Di Kota Semarang"

### **I.2. Rumusan masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka ditemukan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Berapa jumlah pengguna kendaraan pribadi yang ingin menggunakan fasilitas *park and ride*?
2. Bagaimana perencanaan prioritas lokasi *park and ride* menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process*?

### **I.3. Batasan masalah**

Penulis menentukan batasan masalah sebagai berikut:

1. Penelitian hanya dilakukan pada halte transit balaikota, simpang lima, dan imam bonjol.
2. Sasaran responden merupakan pengguna kendaraan sepeda motor dan mobil di kota semarang.
3. Fasilitas *park and ride* hanya untuk kendaraan sepeda motor dan mobil.
4. Penelitian ini hanya merekomendasikan lokasi pembangunan *park and ride* tanpa menghitung biaya.

### **I.4. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah, maka ditemukan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Menganalisis pengguna kendaraan pribadi yang ingin menggunakan fasilitas *park and ride*.
2. Menganalisis perencanaan prioritas lokasi *park and ride* menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process*.

### **I.5. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis

Dapat meningkatkan pengetahuan tentang pemilihan lokasi *park and ride* pada halte transit untuk mempermudah perpindahan dari kendaraan pribadi menggunakan angkutan massal sebagai perwujudan tanggung jawab pemerintah daerah yang bertujuan untuk meningkatkan jumlah penumpang angkutan umum sehingga kemacetan dapat berkurang.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai penerapan ilmu yang telah diperoleh selama pendidikan di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
- b. Meningkatkan pelayanan moda transportasi sehingga dapat menjaga kualitas dan kuantitas transportasi yang berkelanjutan.
- c. Sebagai pedoman atau sumber informasi untuk membuat penelitian selanjutnya yang membahas masalah yang sama dengan penelitian ini, dan dapat diterapkan sebagaimana mestinya.

## 3. Sistematika Penulisan

### BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah penelitian, batasan masalah penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian dan sistematika penulisan.

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjabarkan mengenai tinjauan pustaka penelitian. Tinjauan pustaka pada penelitian ini terbagi menjadi dua aspek yaitu aspek teoritis, dan aspek teknis sebagai dasar pustaka untuk menunjang penelitian.

### BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan gambaran terstruktur tahap demi tahap proses pelaksanaan penelitian dalam bentuk flowchart, menguraikan teori-teori dan ketentuan-ketentuan umum yang digunakan dalam menganalisis.

### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang analisis data hasil penelitian yang digunakan untuk pemecahan suatu masalah yang sudah tercantum pada metode penelitian.

### BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil analisis dan saran berdasarkan hasil penelitian.