

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Pertumbuhan populasi penduduk di daerah perkotaan selalu menunjukkan kenaikan yang signifikan setiap tahunnya. Pertumbuhan penduduk di perkotaan bukan hanya menyebabkan bertambahnya penduduk yang bertempat tinggal dan bekerja di daerah urban, namun akan diiringi dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang akan digunakan penduduk sebagai alat transportasi. Transportasi di daerah perkotaan menjadi kebutuhan penting bagi penduduk untuk dapat melancarkan aktivitas yang dilakukan. Pengaturan transportasi yang tepat akan menghasilkan banyak manfaat seperti berkurangnya polusi, mobilitas perjalanan teratur, lingkungan yang bersih, manfaat positif lainnya. Namun dibanyak perkotaan di negara berkembang, pengaturan transportasi yang tepat belum sepenuhnya terlaksana.

Banyak perkotaan di negara-negara berkembang seperti Indonesia belum dapat menciptakan alat transportasi yang berkelanjutan. Pengaturan transportasi yang tidak tepat akan berakibat pada kemacetan, kapasitas yang tak sesuai, keamanan, pencemaran, kebisingan, gangguan pandangan, pengembangan lahan yang tak diinginkan, dan dampak pada kelompok pemakai serta bukan kelompok pemakai. Dibutuhkan transportasi yang berkelanjutan dimana transportasi tersebut dapat memberikan manfaat baik bagi pemerintah maupun masyarakat. Pemerintah di daerah perkotaan memiliki tanggung jawab yang besar dalam mendesain kebijakan terkait dengan transportasi berkelanjutan (Nurmandi, 1999).

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Padang Tahun 2010-2030, Pemerintah Kota Padang untuk mewujudkan transportasi berkelanjutan telah merencanakan pengembangan sistem transportasi eksternal yang menunjang pergerakan barang dan penumpang ditingkat regional maupun nasional. Strategi yang dilakukan antara lain yaitu membangun sistem jaringan transportasi internal yang berorientasi pada sistem angkutan massal (Bus Rapid Transit) dan terintegrasi dengan sistem jaringan transportasi regional.

Pengembangan transportasi di Kota Padang yang menjadi pusat untuk merealisasikan program pemerintah kota yaitu pengadaan Trans Padang sebagai moda transportasi kota. Trans Padang memiliki 6 (enam) rencana koridor yang ditetapkan dalam

kajian oleh Dinas Perhubungan Kota Padang tahun anggaran 2015, sebanyak 6 (enam) koridor yang telah direncanakan hanya satu koridor yang telah beroperasi yaitu koridor 1 dengan lintasan Lubuk Buaya-Pasar Raya.

Dalam pelayanan Trans Padang salah satu sarana yang disediakan adalah halte sebagai simpul pergerakan bagi penggunanya. Keberadaan simpul tentunya harus mempunyai konektivitas dengan kegiatan sekitar simpul karena mempengaruhi kegiatan-kegiatan disekitar simpul, semakin tinggi pelayanan kegiatan disekitar simpul maka seharusnya semakin tinggi pula penumpang yang naik turun di suatu tempat perhentian bus. Namun pada kondisi eksisting di beberapa halte Trans Padang terdapat kondisi dimana fungsi halte tidak sebanding dengan penumpang yang akan naik-turun dan skala pelayanan disekitarnya, sehingga menimbulkan masalah dimana bus Trans Padang tidak dapat melayani secara optimal sebagaimana mestinya. Oleh sebab itu perlu dilakukan identifikasi simpul kegiatan berdasarkan pada pola naik turun penumpang pengguna trans padang koridor 1 untuk mengetahui pola pergerakan pada simpul dan hubungan simpul dengan kegiatan sekitar simpul.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan masalah diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pola simpul pergerakan yang terdapat pada Trans Padang koridor 1 dengan melihat hubungan pola naik turun penumpang dan skala kegiatan disekitar simpul.

## **1.3. Tujuan dan Sasaran**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah teridentifikasinya pola simpul pergerakan yang terdapat Trans Padang Koridor I. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka sasaran yang ingin dicapai adalah :

1. Mengidentifikasi simpul/halte eksisting yang memiliki penumpang dengan jumlah naik turun yang tinggi hingga rendah
2. Mengidentifikasi kegiatan yang menjadi tujuan perjalanan penumpang
3. Mengidentifikasi Kelas halte dan kelas kegiatan berdasarkan jumlah penumpang.
4. Mengidentifikasi skala pelayanan kegiatan.
5. Mengetahui pola hubungan skala pelayanan dan simpul.

## **1.4. Ruang Lingkup Penelitian**

### **1.4.1. RuangLingkupMateri**

Adapun ruang lingkup materi yang dibahas dalam penelitian ini adalah :

1. Penelitian dilakukan berdasarkan tujuan perjalanan, bukan asal perjalanan
2. Penelitian dilakukan berdasarkan tujuan perjalanan selain ke permukiman
3. Penelitian dilakukan berdasarkan pada rata-rata penumpang pada 3 hari pengamatan survey.
4. Penelitian menggunakan istilah A-I untuk mengganti kalimat Lubuk Buaya-Pasar Raya, dan istilah I-A untuk mengganti kalimat Pasar Raya-Lubuk Buaya hingga akhir penulisan Tugas Akhir ini.

### **1.4.2. Ruang Lingkup Wilayah**

Adapun lingkup wilayah penelitian yaitu berada pada Koridor I Trans Padang (Lubuk Buaya – Pasar Raya) dengan panjang lintasan lebih kurang 37,1 km (pp). Untuk lebih jelasnya mengenai lingkup wilayah penelitian dapat dilihat pada gambar berikut ini.

**Gambar 1.1. Peta Deliniasi Kawasan Studi**

## 1.5. Metode Penelitian

Sesuai dengan tujuan dan sasaran studi yang dijelaskan sebelumnya, metodologi studi ini dibagi menjadi tiga bagian, yaitu metode pendekatan, metode pengumpulan data dan metode analisis.

### 1.5.1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dilakukan pada penelitian yaitu bersifat Deskriptif Kuantitatif dan Kualitatif. Pendekatan secara deskriptif kuantitatif yaitu data dan informasi yang diperoleh berupa angka dan disajikan menggunakan tabel-tabel frekuensi. Deskriptif kualitatif digunakan dalam mendeskripsikan data yang telah dianalisis dalam bentuk uraian atau penjelasan.

### 1.5.2. Metode Pengumpulan Data dan Informasi

Dalam kegiatan pengumpulan data dan informasi, digunakan metode wawancara dan survey dinamis dengan alat bantu berupa kuisisioner atau daftar pertanyaan kepada penumpang pengguna Trans Padang untuk kebutuhan data primer dan kepada Dinas Perhubungan Kota Padang dan UPT Trans Padang untuk kebutuhan data sekunder.

#### 1.5.2.1. Data Primer

Pada tahap pengumpulan data primer, Metode yang digunakan yaitu metode wawancara dan survey dinamis. Dimana survey ini dilaksanakan didalam kendaraan dengan menggunakan alat bantu berupa kuisisioner atau daftar pertanyaan untuk mengetahui jumlah pengunjung dan asal-tujuan pengunjung pengguna Trans Padang. Dalam melakukan survey dinamis waktu pelaksanaan pengumpulan data dimulai dari pukul 07:00 sampai 18:00 WIB. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu pengumpulan data dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 1.1. Arah dan Waktu Pelaksanaan Survey Dinamis**

No	Arah Perjalanan Survey	Waktu Survey	Interval Survey (jam)
1	Lubuk Buaya – Pasar Raya Padang	07:00-08:00	1
2	Pasar Raya Padang-Lubuk Buaya	09:00-10:00	1
3	Lubuk Buaya – Pasar Raya Padang	11:00-12:00	1
4	Pasar Raya Padang-Lubuk Buaya	13:00-14:00	1
5	Lubuk Buaya – Pasar Raya Padang	15:00-16:00	1
6	Pasar Raya Padang-Lubuk Buaya	17:00-18:00	1

*Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2019*

### 1.5.2.2. Data Sekunder

Dalam pengumpulan data sekunder, cara memperoleh data yaitu melalui studi pustaka dan survey instansi.

1. Studi pustaka digunakan untuk memperoleh data dan teori yang berhubungan dengan materi studi. Dalam hal ini studi pustaka dibagi menjadi :
  - i) Studi/kajian teoritis, yaitu dasar teoritis mengenai masalah yang diteliti dimana didapat dengan cara mempelajari beberapa buku yang erat hubungannya dengan materi studi.
  - ii) Studi/kajian peninjauan kebijakan, yaitu kajian terhadap produk-produk hukum berupa Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri, Peraturan Daerah, SNI dan lain-lain yang berhubungan dengan materi studi.
2. Survey instansi, dalam survey ini data sekunder yang dikumpulkan dari instansi Bappeda Kota Padang, Dinas Perhubungan Kota Padang, UPTD-Trans Padang. Adapun Jenis data sekunder yang dibutuhkan adalah :
  - i) Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kota Padang Tahun 2010-2030 dalam bentuk format digital (*softcopy*)
  - ii) Statistik Kota Padang dalam angka 2018 dalam bentuk format digital (*softcopy*)
  - iii) Data Spasial atau Peta Citra Satelit di kumpulkan dalam format (*softcopy*) beserta atributnya, dengan hasil pendigitan citra antara lain :
    - Data Administrasi Kota Padang
    - Data Guna Lahan
    - Data Keberadaan Simpul/Halte Kawasan Studi
    - Data Keberadaan Kegiatan Kawasan Studi
    - Data Pusat Pelayanan Kegiatan Kawasan Studi

### 1.5.3. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan deskriptif kuantitatif dan kualitatif, analisis kuantitatif digunakan untuk menghitung jumlah penumpang rata-rata dan pembagian kelas interval pada kategori penumpang tinggi dan rendah dengan cara menjumlahkan total jumlah penumpang terbanyak (a) dikurangi dengan total jumlah penumpang terkecil (b) dibagi jumlah interval. (i). kualitatif digunakan untuk menjelaskan data dan informasi pada tabel yang ada pada analisis.

#### **1.5.3.1. Analisis Pola Naik Turun Penumpang Pada Simpul**

Dalam menganalisis pola naik turun penumpang pada simpul di akumulasikan Rata-rata jumlah penumpang dan di dapat jumlah penumpang pada simpul, setelah itu diberikan pengkategorian kelas halte berdasarkan jumlah penumpang dengan cara menggunakan rumus interval.

#### **1.5.3.2. Analisis Pola Naik Turun Penumpang Pada kegiatan**

Dalam menganalisis pola naik turun penumpang pada kegiatan diberikan pengkategorian kelas penumpang kegiatan berdasarkan jumlah penumpang dengan cara menggunakan rumus interval.

#### **1.5.3.3. Analisis Skala Pelayanan Kegiatan**

Analisis skala pelayanan digunakan untuk mengetahui tingkatan skala pelayanan kegiatan, penglompokan skala pelayanan kegiatan berdasarkan kriteria pusat kegiatan dalam Permen ATR/BPN Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pedoman penyusunan rencana RTRW Provinsi, Kabupaten dan Kota

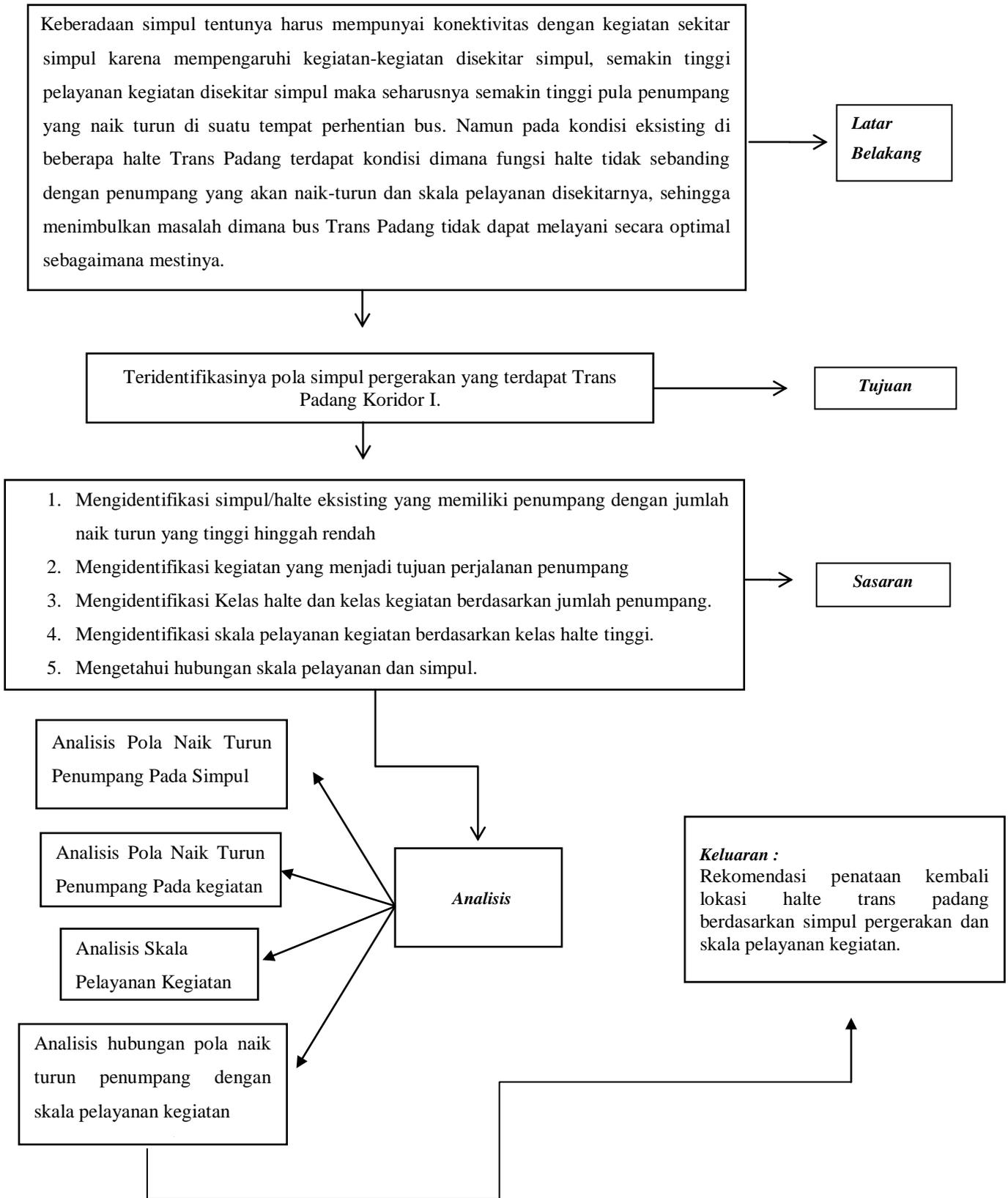
#### **1.5.3.4. Analisis hubungan pola naik turun penumpang dengan skala pelayanan kegiatan**

Dalam menganalisis hubungan pola naik turun penumpang dengan skala pelayanan kegiatan di peroleh dari hasil perbandingan antara pola naik turun penumpang pada simpul dengan skala kegiatan sekitar simpul sehingga memperoleh hasil hubungan positif (+) dan hubungan negatif (-).

### **1.6. Langkah Penelitian**

Langkah kerja dari penelitian ini dijelas pada gambar kerangka pemikiran berikut ini.

**Gambar 1.2. Kerangka Berfikir**



## **1.7. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan tugas akhir ini terdapat beberapa bab, dalam bab tersebut terdapat lagi sub-bab dalam penulisannya yang mana diantaranya adalah sebagai berikut :

### **Bab I Pendahuluan**

Bab ini membahas mengenai latar belakang studi, perumusan masalah, tujuan dan sasaran studi, ruang lingkup studi, kerangka pemikiran dan sistematika penulisan.

### **Bab II Tinjauan Pustaka**

Bab ini merupakan bab yang menguraikan teori, temuan dan bahan studi yang akan digunakan sebagai acuan dan landasan dalam studi ini.

### **Bab III Gambaran Umum Kawasan**

Bab ini berisikan gambaran umum mengenai kondisi wilayah studi (koridor 1) Trans Padang, serta penggunaan lahan, dan data lainnya yang berkaitan dengan koridor 1 Trans Padang.

### **Bab IV Analisis dan Pembahasan Kawasan**

Bab ini membahas mengenai analisis yang digunakan dalam identifikasi simpul kegiatan di koridor 1 Trans Padang.

### **Bab V Kesimpulan dan Saran**

Bab ini berisi kesimpulan dari seluruh kegiatan penyusunan tugas ini dan rekomendasi sebagai saran dalam penataan halte bus.