

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai Ibukota Provinsi Nusa Tenggara Timur, Kota Kupang mengalami pertumbuhan jumlah penduduk yang cukup tinggi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2018, laju pertumbuhan penduduk di Kota Kupang mencapai 2,59% yakni pada tahun 2016 berjumlah 402.286 jiwa dan pada tahun 2017 berjumlah 412.708 jiwa. Seiring pertumbuhan jumlah penduduk maka pembangunan daerah perumahan pun semakin meningkat. Meningkatnya pembangunan daerah perumahan dapat dilihat dengan banyaknya lokasi perumahan yang berada di Kota Kupang, baik perumahan bersubsidi maupun perumahan elit. Salah satu perumahan yang berada di Kota Kupang adalah Perumahan BTN Kolhua yang terletak di Kelurahan Kolhua, Kecamatan Maulafa. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2018, laju pertumbuhan penduduk pada Kelurahan Kolhua adalah 2.69 % per tahun, dimana pada tahun 2016 berjumlah 7.799 jiwa dan pada tahun 2017 berjumlah 8.224 jiwa.

Pertambahan jumlah penduduk ini menyebabkan peningkatan jumlah perjalanan, disamping itu keberadaan perumahan tersebut tidak sepenuhnya sejalan dengan berbagai sarana dan prasarana yang dibutuhkan oleh masyarakat perumahan seperti tempat perbelanjaan, perkantoran atau fasilitas lainnya yang pada akhirnya menyebabkan masyarakat harus memenuhi kebutuhannya di luar areal perumahan tempat tinggalnya. Fenomena ini akan membebani dan akan berdampak terhadap sistem transportasi kota, karena sarana dan prasarana transportasi menjadi sangat dibutuhkan dalam mengakomodasi kebutuhan pergerakan orang antara lokasi yang satu menuju lokasi yang lain. Di samping itu, adanya keterbatasan lahan tidak memungkinkan untuk menambah sarana dan prasaran penunjang aktivitas masyarakat setiap saat.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 75 tahun 2015 pasal 2 dikatakan: (1) Dalam setiap rencana pembangunan pusat kegiatan,

pemukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas. (2) Rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pembangunan baru atau pengembang. Sehubungan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tersebut, maka sangatlah perlu untuk membuat konsep perencanaan transportasi.

Konsep perencanaan transportasi telah berkembang hingga saat ini, yakni model perencanaan 4 (empat) tahap. Model ini memiliki beberapa seri *sub-model*, salah satunya adalah analisa bangkitan dan tarikan pergerakan. Analisa model tersebut dapat dijadikan sebagai dasar perencanaan atau sebagai pedoman untuk mengantisipasi besar bangkitan dan tarikan pergerakan yang akan terjadi pada kawasan perumahan tersebut.

Analisa besar bangkitan dan tarikan pergerakan kendaraan dapat dilakukan dengan 3 metode yakni analisa regresi, analisa kategori, dan analisa *trip rate*. Analisa regresi merupakan metode yang menghubungkan antara dua variabel atau lebih dalam bentuk numerik, dan untuk melihat bagaimana dua atau lebih peubah saling berkait. Namun, secara empiris hasil yang diperoleh terkadang tidak konsisten karena perbedaan yang timbul dari berbagai variabel bebas suatu wilayah penelitian lainnya tidak signifikan. Analisis kategori atau biasa dikenal dengan analisis klasifikasi silang merupakan metode yang mengaitkan antara atribut rumah tangga dengan pergerakan yang terjadi dengan asumsi bahwa tingkat bangkitan dan tarikan pergerakan stabil untuk waktu tertentu dan untuk statifikasi rumah tangga tertentu. Namun, pada analisa kategori tidak ada pengujian statistik untuk menguji keabsahan model dan data yang dibutuhkan sangat banyak agar nilai masing-masing tidak terlalu bervariasi secara tidak logis karena adanya perbedaan jumlah rumah tangga. Analisa *trip-rate* merupakan metode analisa yang dilakukan dengan membandingkan jumlah pergerakan kendaraan keluar-masuk dengan luas suatu kawasan. Metode ini tidak membutuhkan banyak data serta menggunakan rumus yang lebih sederhana dan mudah dipahami. Oleh karena itu, pada penelitian ini digunakan metode analisa *trip-rate*.

Berdasarkan uraian di atas maka diajukan penelitian dengan judul “**Kajian *Trip Rate* Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Pada Kawasan Perumahan (Studi Kasus: Perumahan BTN Kolhua, Jalan Fetor Funay, Kelurahan Kolhua, Kecamatan Maulafa, Kota Kupang)**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang, maka dapat dirumuskan beberapa masalah sebagai berikut :

1. Seberapa besar nilai *trip rate* akibat bangkitan dan tarikan perjalanan pada kawasan Perumahan BTN Kolhua?
2. Apakah terdapat perbedaan nilai *trip rate* akibat perbedaan waktu perjalanan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui seberapa besar nilai *trip rate* akibat bangkitan dan tarikan perjalanan pada kawasan Perumahan BTN Kolhua.
2. Mengetahui perbedaan nilai *trip rate* akibat perbedaan waktu perjalanan.

1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat memberikan manfaat, antara lain yaitu :

1. Bagi mahasiswa diharapkan melalui penelitian ini akan menambah pengetahuan di bidang perencanaan transportasi empat tahap, khususnya menyangkut tentang konsep pemodelan bangkitan dan tarikan perjalanan.
2. Bagi sesama peneliti diharapkan dapat menjadi informasi dan pengetahuan mengenai jumlah pergerakan dan dampaknya terhadap kinerja ruas/simpang jalan di masa mendatang pada Perumahan BTN Kolhua.
3. Bagi pemerintah pemodelan bangkitan dan tarikan dapat digunakan sebagai acuan untuk menentukan kebijakan dalam bidang perencanaan

transportasi dan pengembangan tata kota, Analisa Dampak LaluLintas (Andall) serta memprediksi jumlah bangkitan dan tarikan perjalanan pada Perumahan BTN Kolhua Kota Kupang dimasa yang akan datang.

1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam rangka mencapai tujuan dari penyusunan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian pada Perumahan BTN Kolhua, Jalan Fetor Funay, Kelurahan Kolhua, Kecamatan Maulafa, Kota Kupang.



Gambar 1.1. Lokasi Penelitian

Sumber : Google Maps, 2021

2. Analisis dilakukan dengan menggunakan metode analisa *trip-rate*.
3. Metode pengumpulan data dengan cara survei volume lalu lintas atau *traffic counting*.
4. Objek penelitian yakni seluruh jenis atau tipe kendaraan yang masuk maupun keluar lokasi

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Tabel 1.1 Persamaan dan Perbedaan Dengan Penelitian Terdahulu

No.	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Muchlisin (2017)	Analisis Bangkitan Perjalanan Dengan Metode <i>Trip-Rate Analysis</i> (Studi Kasus : Pengembangan Hotel Mustika Yogyakarta)	1. Sama- sama menganalisis tentang bangkitan perjalanan 2. Sama-sama menggunakan metode analisa <i>trip-rate</i> .	1. Lokasi penelitian terdahulu pada kawasan industri, sedangkan lokasi penelitian ini pada kawasan permukiman. 2. Penelitian terdahulu hanya meneliti tentang bangkitan, perjalanan, sedangkan pada penelitian ini meneliti baik tentang bangkitan maupun tarikan perjalanan
2	Sigrid H. F. Adil (2020)	Analisis Dampak Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Lokasi Studi : Perumahan BTN Kolhua Blok A-K, Jalan Fotor Funay, Kelurahan Maulafa, Kota Kupang)	Sama- sama menganalisis tentang bangkitan dan tarikan perjalanan pada kawasan perumahan.	1. Lokasi penelitian terdahulu hanya pada Blok A-K, sedangkan lokasi penelitian ini pada seluruh blok A-Z. 2. Penelitian terdahulu meneliti dampak bangkitan dan tarikan perjalanan terhadap kinerja ruas jalan, sedangkan pada penelitian ini mengkaji nilai trip rate bangkitan dan tarikan perjalanan serta dampak perbedaan waktu perjalanan.

